




3 1761 11650595 9



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505959>

27
62

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 14

Fascicule n° 14

Thursday, March 5, 1987

Le jeudi 5 mars 1987

Chairman: Patrick Nowlan

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

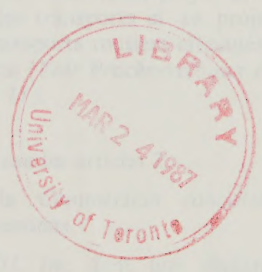
Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

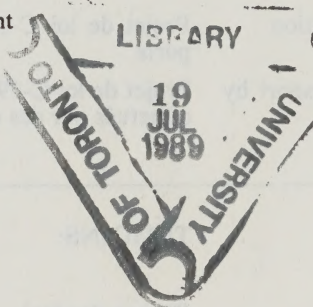
Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent



MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 5, 1987

(19)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Committee Research Officer.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable Erik Nielsen, President; John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee; John Marko, Executive Director, Air Transport Committee; Ross Jacobs, Director, Traffic and Tariff Studies; Margaret Bloodworth, Acting General Counsel. *From C.I.L. Inc.:* D.S. Sandford, Business Manager, Agriculture Productivity Services, London, Ontario; N.D. Cattermole, Transportation Manager, Agriculture, London, Ontario; S.L. Cash, Logistics Manager, Sulphur Products, North York, Ontario; P.U. Benjung, Transportation Purchases Coordinator, Forest and Industrial Products, Montreal, Quebec. *From the Canadian Chemical Producers' Association:* Jean Bélanger, President; David Goffin, Senior Project Manager; Ron Johnson, Manager, Overland Transportation, Dow Chemical Canada Inc.; John Lindsay, Transportation Development Manager, Sulphur Products, C.I.L. Inc.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings of Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The representatives from the Canadian Transport Commission answered questions.

The representatives from C.I.L. Inc. made a statement and answered questions.

The representatives from the Canadian Chemical Producers' Association made a statement and answered questions.

At 1:02 o'clock p.m., the Committee proceeded to sit *in camera*.

Darryl Gray moved,—That the Committee approve the attached itinerary with the dates proposed for each city's hearings and that the final decisions on the details and the logistical arrangements for this itinerary be at the discretion of the Chair.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 5 MARS 1987

(19)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable Erik Nielsen, président; John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer; John Marko, directeur exécutif, Comité des transports aériens; Ross Jacobs, directeur, Études de l'exploitation et des tarifs; Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire. *De CIL Inc.:* D.S. Sandford, gérant d'affaires, Service de la productivité agricole, London (Ontario); N.D. Cattermole, directeur des transports, Agriculture, London (Ontario); S.L. Cash, directeur de la logistique, Produits sulphureux, North York (Ontario); P.U. Benjung, coordinateur des achats relatifs aux transports, Produits sylvestres et industriels, Montréal (Québec). *De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:* Jean Bélanger, président; David Goffin, directeur principal des projets; Ron Johnson, directeur, *Transports Querland, Dow Chemical Canada Inc.:* John Lindsay, directeur, Développement des transports, Produits sulphureux, *CIL Inc.*

Le Comité étudie de nouveau ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2.

Les représentants de la *Commission canadienne des transports* répondent aux questions.

Les représentants de *CIL Inc.* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de l'*Association canadienne des fabricants de produits chimiques* font une déclaration et répondent aux questions.

À 13 h 02, le Comité adopte le huis clos.

Darryl Gray propose,—Que le Comité approuve l'itinéraire ci-joint, y compris les dates proposées pour les audiences dans chaque ville, et que les décisions définitives quant aux détails et aux aspects logistiques concernant ledit itinéraire soient laissés à la discrétion du président.

—That the deadline for notification of a request to appear before the Committee be Wednesday, March 11.

—That groups or individuals who have previously contacted the Committee but have not specifically requested an appearance be telephoned prior to the above-mentioned deadline as to their intentions regarding an appearance.

—That the Chairman issue a press release on Friday, March 6 announcing the Committee's travel, its itinerary and the deadline for requests to appear.

That, if required, the Chairman be authorized to establish necessary criteria, in consultation with the Committee staff, for the selection of witnesses appearing before the Committee.

After debate, André Ouellet moved,—That the motion be amended in the fifth paragraph by adding after the word: "with" the following words: "the two Opposition spokespersons and"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

The question being put on the motion, as amended, it was agreed to.

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That the decision of Tuesday, March 3, 1987 regarding party staff to accompany the Committee during its travel be rescinded and be replaced by the following motion:—That, during its hearings across Canada, the Committee authorize two staff persons to accompany Members of the Progressive Conservative Party and one staff person to accompany members of the Liberal Party and one staff person to accompany members of the N.D.P.

At 1:25 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING (20)

The Standing Committee on Transport met at 3:38 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Committee Research Officer.

Witnesses: From the Canadian Manufacturers Association: J.L. Thibault, President; M.J. Buller, Chairman, CMA National Transportation Committee; H.R. Friars, Chairman, CMA Rail Committee; K. Richards, Chairman, CMA Highway Committee; and D.S. Wiersma, Manager, Transportation. *From Nationair:* Robert Obadia, President. *From Transport 2000 Atlantic:* John Howe, Research Associate; and Raymonde Cahill, National President. Terry Goodwin, Transportation Consultant.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednes-

—Que la date finale pour présenter une demande de comparution devant le Comité soit fixée au mercredi 11 mars.

—Que les groupes et les particuliers qui ont déjà communiqué avec le Comité sans toutefois exprimer le désir expresse de comparaître soient joints par téléphone, avant le délai précité, pour connaître leurs intentions à ce propos.

—Que le président émette un communiqué de presse, le vendredi 6 mars, pour annoncer les déplacements du Comité, son itinéraire et le délai fixé quant aux demandes de comparution.

—Que, si nécessaire, le président soit autorisé à déterminer les critères, d'accord avec le personnel du Comité, quant aux choix des témoins appelés à comparaître devant lui.

Après débat, André Ouellet propose,—Que la motion soit modifiée au cinquième alinéa en ajoutant, à la suite du mot «avec», les mots «les deux porte-parole de l'opposition et».

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

La motion, ainsi modifiée, est mise aux voix et adoptée.

Sur motion de Darryl Gray, il est convenu,—Que la décision prise le mardi 3 mars 1987 concernant le personnel qui doit accompagner le Comité dans ses déplacements soit annulée et remplacée par la motion suivante:—Qu'en prévision de ses audiences aux quatre coins du Canada, le Comité autorise deux membres du personnel à accompagner les membres du parti progressiste conservateur, un membre du personnel à accompagner les membres du parti libéral, et enfin un membre du personnel à accompagner les membres du NPD.

À 13 h 25, le Comité lève la séance pour se réunir plus tard dans la journée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (20)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 38, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche du Comité. David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoins: De l'Association des manufacturiers canadiens: J.-L. Thibault, président; M.J. Buller, président, Comité national des transports de l'AMC; H.R. Friars, président, Comité des transports par chemin de fer de l'AMC; K. Richards, président, Comité des transports routiers de l'AMC; D.S. Wiersma, directeur des transports. *De Nationair:* Robert Obadia, président. *De Transport 2000:* John Howe, adjoint de recherche, et Raymonde Cahill, présidente nationale. Terry Goodwin, conseiller en matière de transports.

Le Comité étudie de nouveau ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18,

day, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

J.L. Thibault made a statement and with the other witnesses from the Canadian Manufacturers Association answered questions.

Robert Obadia from Nationair made a statement and answered questions.

John Howe from Transport 2000 Atlantic made a statement and with Raymonde Cahill answered questions.

Terry Goodwin made a statement and answered questions.

At 6:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

J.-L. Thibault fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins de l'*Association des manufacturiers canadiens* répondent aux questions.

Robert Obadia, de *Nationair*, fait une déclaration et répond aux questions.

John Howe, de *Transport 2000*, fait une déclaration, puis lui-même et Raymonde Cahill répondent aux questions.

Terry Goodwin fait une déclaration et répond aux questions.

À 18 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, March 5, 1987

• 0934

The Chairman: I am glad to see four alert members here, colleagues, so we now have a quorum in terms of taking evidence. Since we have quite a few witnesses today, I am glad that we are sort of mildly punctual.

I would like to welcome at the table, in his new incarnation, the president of the Canadian Transportation Commission. I know, Mr. Nielsen, you are here with some officials. I do not think you have an opening statement, from my conversation with you, so if you could introduce those officials with you, we could start questioning on both Bills C-18 and C-19.

• 0935

Hon. Erik Nielsen (President, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, thank you for your welcome. I have with me Mr. John Heads, who is the executive director of the Railway Transport Committee; Mr. John Marko, who is the executive director of the Air Transport Committee; and Mr. Ross Jacobs, who is the director of traffic and tariff studies. Other officials of CTC are in attendance as well; should they be required they will be introduced at that time, Mr. Chairman.

I do not have an opening statement. We are here to assist the committee and its members in its work on Bill C-18, and we are prepared to answer any questions or be of what other assistance we are able.

The Chairman: Perhaps to get things rolling, Mr. Nielsen, I would like to ask a question, then I am going to throw it to Mr. Benjamin, and then we are going to move from side to side because of other witnesses behind you. Since the Staggers Act five years ago, has the CTC done any research on the impact of the Staggers Act?

Mr. Nielsen: I would have to pass that one. You are all acquainted with Margaret; she has been here before.

The Chairman: Yes, she has some maternity or paternity of the bill, some people suggest, depending on what gender you want to talk about. So what is the answer to that question?

Ms Margaret Bloodworth (Acting General Counsel, Canadian Transport Commission): I am not aware that any research has been done by the CTC, although I will ask Mr. Jacobs if he can confirm that. I know that they did hold the two Staggers hearings—of which the committee, I think, is aware—and produced two reports, one on transborder traffic and one on the effect of domestic and overseas traffic. Perhaps Mr. Jacobs could amplify that.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 5 mars 1987

Le président: Chers collègues, je suis heureux de voir ici quatre députés alertes, et nous avons donc un quorum pour entendre les témoignages. Étant donné qu'il y a beaucoup de témoins aujourd'hui, je suis content de voir que nous sommes assez ponctuels.

J'aimerais souhaiter la bienvenue, dans sa nouvelle incarnation, au président de la Commission canadienne des Transports. Je sais, monsieur Nielsen, que vous êtes accompagné de vos fonctionnaires. Suite à notre conversation, je crois comprendre que vous n'avez pas de déclaration préliminaire. Veuillez donc nous présenter vos fonctionnaires pour que nous puissions entamer la période des questions au sujet des projets de loi C-18 et C-19.

L'honorable Erik Nielsen (président, Commission canadienne des transports): Monsieur le président, merci de vos mots de bienvenue. Je suis accompagné par le directeur exécutif du Comité des transports par chemin de fer, M. John Heads; le directeur exécutif du Comité des transports aériens, M. John Marko, et le directeur des Études de l'exploitation et des tarifs, M. Ross Jacobs. D'autres fonctionnaires de la CCT sont aussi présents; si leurs services sont nécessaires, je vous les présenterai à ce moment-là, monsieur le président.

Je n'ai pas de déclaration préliminaire. Nous sommes ici pour fournir notre aide au comité et à ses membres dans le cadre de l'étude du projet de loi C-18; Nous répondrons volontiers à vos questions et nous vous fournirons volontiers l'aide qui est de notre ressort.

Le président: Pour débiter, monsieur Nielsen, j'aimerais poser une question. Je passerai ensuite la parole à M. Benjamin, puis nous alternerons d'un côté à l'autre, car il y a beaucoup de témoins après vous. Depuis que la loi Staggers est entrée en vigueur, il y a cinq ans, la CCT a-t-elle analysé l'impact de cette mesure?

M. Nielsen: Je dois demander à quelqu'un d'autre de répondre à cette question. Vous connaissez tous Margaret, elle a déjà comparu devant vous.

Le président: Oui, selon certains, elle aurait la maternité ou la paternité de ce projet de loi, selon les goûts. Alors quelle est la réponse à cette question?

Mme Margaret Bloodworth (avocat général intérimaire, Commission canadienne des transports): Je ne suis pas au courant du fait que la CCT ait fait une telle analyse, mais je vais demander à M. Jacobs de le confirmer. Je sais qu'il y a eu deux audiences au sujet de la loi Staggers—le comité le sait, je pense—qui ont été suivies de deux rapports, l'un sur le trafic transfrontalier, l'autre sur l'incidence du trafic interne et étranger. M. Jacobs pourrait peut-être vous en parler d'avantage.

[Texte]

Mr. Ross Jacobs (Director, Traffic and Tariff Studies, Canadian Transport Commission): Those studies were done, sir, before the bill, before *Freedom to Move*. Since the introduction of the bill there has been no research into the effects that I am aware of.

The Chairman: Well we are slowly gathering, so I will not pursue that at the moment. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman, and welcome, Mr. Nielsen. I never thought I would live to see the day—

Mr. Nielsen: That I would be a bureaucrat?

Mr. Benjamin: —to see Mr. Nielsen in this position. I figured he would outlast me in Parliament. Anyway, welcome, and I look forward to us working not always together, but in concert in the interest of transportation in this country.

Under the legislation, of course as we all know there will be a new regulatory agency. There have been various and sundry comments about it—that it will be downsized, or various speculative stories as to what form it will take and so forth. I am wondering, Mr. Nielsen, if you can give us an idea as to the shape and size of the new regulatory agency, its staffing. For example, how many employees are there presently under the Canadian Transport Commission, and how many do you envision under the new regulatory agency?

Mr. Nielsen: As in any well managed organization, anticipatory planning is under way. But to answer a question precisely at this time with respect to the number of staff that a new organization will be having is simply not possible. You get some hint from the legislation itself, where you see the number of commissioners is limited from its present 15 to 9; it follows from this that the NTA is going to be slimmer, more efficient, and deliver services much more promptly.

• 0940

The existing staff of CTC I would approximate to be 750, and the staffing of the new agency, if and when the bill passes and becomes law, will be drawn with priority being given to the existing staff in the existing organization.

Mr. Benjamin: Yes, you have a lot of competent people there, and some expertise you just cannot hire off the street or off the shelf. I would hope you would keep as many as you can. It looks, though, as if we are looking at a new agency of somewhere down around the 400 mark.

Mr. Nielsen: I would not put it that low.

Mr. Benjamin: No—450?

I take it with the bill envisaging 9 commissioners instead of 15, it is felt as many commissioners are not needed, since some of the duties and responsibilities of the CTC will move from them to other agencies. The new rail safety board, the Canadian Aviation Safety Board, marine, trucking, inspection, enforcement, will go to other agencies. Would that be the case?

[Traduction]

M. Ross Jacobs (directeur, Études de l'exploitation et des tarifs, Commission canadienne des transports): Ces études sont antérieures au projet de loi, à la brochure *Aller sans entraves*. Depuis le dépôt du projet de loi, il n'y a pas eu, à ma connaissance, de telles études d'incidence.

Le président: Nos rangs s'étoffent lentement, et je ne vais donc pas insister là-dessus. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président, et bienvenue, monsieur Nielsen. Je n'aurais jamais cru voir le jour . . .

M. Nielsen: Où je serais un bureaucrate?

M. Benjamin: . . . ou je verrais M. Nielsen occuper un tel poste. Je croyais bien que je quitterais le Parlement avant lui. Bon, je vous souhaite la bienvenue, mais j'espère bien que nous allons travailler, non pas en harmonie, mais de concert dans l'intérêt des transports du pays.

Nous savons tous, certes, que le projet de loi crée un nouvel organisme de réglementation. Cet organisme a fait l'objet de nombreux et divers commentaires—on dit que sa composition sera réduite, on spéculé beaucoup sur la forme qu'elle prendra, et ainsi de suite. Je me demande, monsieur Nielsen, si vous pouvez nous donner une idée de la composition et de la taille de ce nouvel organisme de réglementation, de son personnel. Ainsi, combien d'employés la Commission canadienne des transports compte-t-elle en ce moment, et quel nombre envisagez-vous pour ce nouvel organisme de réglementation?

M. Nielsen: Comme dans tout organisme bien administré, la planification est en cours. Mais pour répondre précisément à votre question, il m'est simplement impossible en ce moment de vous dire quel sera l'effectif de cet nouvel organisme. Le projet de loi vous en donne une idée, car le nombre de commissaires passera de 15 à 9; il s'ensuit que l'ONT aura un effectif moins important, sera plus efficace et pourra offrir des services beaucoup promptement.

J'estime que la CCT compte en ce moment quelque 750 employés; pour la dotation en personnel du nouvel office, advenant l'adoption du projet de loi, la priorité sera accordée au personnel actuel de la CCT.

M. Benjamin: Oui, ce ne sont pas les compétences qui manquent, et il est parfois difficile d'en trouver. J'espère que vous pourrez garder autant d'employés que possible. Il appert toutefois que les effectifs de cet office vont se situer aux alentours de 400.

M. Nielsen: Je ne les situais pas aussi bas que cela.

M. Benjamin: Non, 450?

Etant donné que le projet de loi prévoit neuf commissaires au lieu de quinze, je suppose qu'on estime qu'il faudra moins de commissaires, car certaines attributions de la CCT seront cédées à d'autres organismes. Le nouveau bureau de la sécurité ferroviaire, le bureau canadien de la sécurité aérienne, les transports par eau, le camionnage, l'inspection, l'application des lois, tout cela incombera à d'autres organismes, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Nielsen: That is fair to say. But as you know, all of it requires legislation. I can see some time passing, for instance, before the safety inspection services and that sort of thing in the rail area go to a multi-modal agency for the investigation of accidents and so on; whereas air is well along, as you know.

Mr. Benjamin: Could we get a picture of what is in place now in terms of inspectors and investigators in each mode of transportation? How many are under the aegis of the RTC, how many under the ATC, marine? What is the breakdown and the total number? We have been assured they have been strengthened and increased. We have not been able to get figures yet, through no fault of yours, as to what the situation is now, say, as compared with a year ago, in terms of this reinforcement and strengthening of the inspection and investigative staff and operations of the CTC.

Mr. Nielsen: I do not know whether we have the comparisons here. Rail has by far the larger number of staff. I will ask Mr. Heads to supply you with that information. When he is done, I will ask Mr. Marko to give you the Air Transport figures.

Mr. John Heads (Executive Director, Rail Transport Committee, Canadian Transport Commission): In the Rail Transport Committee, in the total employment of our operations branch and engineering branch and headquarters, plus the six regional offices we have across Canada, in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver, we have a total employment, at present, of approximately 170 people. There are also some people in the office in Saskatoon who are essentially employed in rail safety, and that would bring the total up to approximately 175 to 180. That includes all the inspectors, and also the office staff who are supporting the regional offices, and also the two headquarters branches. Compared with a year ago, the number has been increased by approximately eight people, and these eight people have all been assigned to the dangerous commodity inspection program.

In addition to the people we have working in the operations and engineering branches, the RTC staff are also responsible for rail economic analysis, which is essentially the costing and subsidy activities.

• 0945

We also have a secretariat, which is responsible for sending out the large numbers of regulations, orders and so forth. The total numbers of people in those areas are approximately 80 at this point in time, and of that 80, something like 65 or thereabouts would be in rail economic analysis.

That covers all the staff for whom I am personally responsible in the Railway Transport Committee. We also have people working on traffic and towers matters and they come under the authority of my colleague here, Mr. Jacobs.

Mr. Benjamin: But I am primarily interested in the inspection and enforcement, investigation, staffing.

[Translation]

M. Nielsen: C'est juste, mais, comme vous le savez, tout cela exige des mesures législatives. Ainsi, il faudra quelque temps, avant que les services d'inspection de sécurité, mettons, pour les transports par chemin de fer, soient attribués à un organisme multimodal pour les enquêtes relatives aux accidents; pour ce qui est de la sécurité aérienne, c'est déjà en marche, comme vous le savez.

M. Benjamin: Peut-on avoir une idée du nombre actuel d'inspecteurs et d'enquêteurs pour chaque mode de transport? Combien relèvent du CTCF, du CTA, du CTPE? Quelle en est la ventilation et le nombre global? On nous a promis que ces services seraient renforcés et accrus. Nous n'avons pas pu encore obtenir de chiffres, sans qu'il en soit de votre faute, quant aux effectifs actuels, par rapport à l'an dernier, mettons, compte tenu du renforcement des services d'inspection et d'enquêtes et des services opérationnels de la CCT.

M. Nielsen: J'ignore si nous pouvons faire cette comparaison. Les transports par chemin de fer ont les effectifs les plus nombreux. Je vais demander à M. Heads de vous fournir ces renseignements. Cela fait, je demanderai à M. Marko de vous donner les chiffres concernant les transports aériens.

M. John Heads (directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports): Le comité des transports par chemin de fer compte une direction de l'exploitation, une direction de l'ingénierie, un siège social et six bureaux régionaux dans tout le Canada, à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver, ce qui fait en tout quelque 170 employés en ce moment. En comptant les employés du bureau de Saskatoon, qui s'occupent surtout de la sécurité des transports par chemin de fer, on aboutit au chiffre global d'environ 175 ou 180 employés. Ce chiffre comprend tous les inspecteurs, de même que le personnel de soutien dans les bureaux régionaux et dans les deux sièges sociaux. Par rapport à l'an dernier, les effectifs se sont accrus d'environ huit personnes, qui toutes ont été affectées au programme d'inspection des marchandises dangereuses.

Le personnel des directions de l'exploitation et de l'ingénierie mis à part, la CTCF a aussi pour attribution l'analyse économique des chemins de fer, qui porte surtout sur l'établissement des coûts et les subventions.

Nous avons aussi un secrétariat, qui s'occupe de diffuser un grand nombre de règlements, d'ordonnances, etc. Il y a là en tout à peu 80 employés, dont 65 environ s'occupent de l'analyse économique des chemins de fer.

Voilà tout le personnel qui relève de moi au Comité des transports par chemin de fer. Certains employés s'occupent du trafic et des tours, mais ils relèvent de mon collègue, M. Jacobs.

M. Benjamin: Mais je m'intéresse surtout à l'inspection, à l'application des lois, aux enquêtes, à la dotation en personnel.

[Texte]

Mr. John Marko (Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman. The Air Transport Committee has a small enforcement branch which does not check safety, it merely makes sure that the economic regulations of the Air Transport Committee are observed.

We have regional offices similar to rail, five of them, and the examiners in these branches number about seven at the present time. There is no change as compared to last year. There was a small reduction as compared to two years ago.

Mr. Benjamin: The inspections and airworthiness are mainly carried out, then, by Transport Canada?

Mr. Marko: Exclusively carried out by Transport Canada.

Mr. Benjamin: You would not have any idea how many bodies they have, would you?

Mr. Marko: No, it would be a guess.

Mr. Benjamin: No. I see.

Mr. Nielsen: Marine, Mr. Benjamin, has no safety responsibilities, therefore no inspectors.

Mr. Benjamin: And that rests with whom, MOT as well?

Mr. Nielsen: I presume Transport Canada.

Mr. Benjamin: I see. Was it the intention to keep a western arm of the new regulatory agency in Saskatoon as we have had under the CTC the last several years? Is it the intention to keep the branch there with two or three commissioners on duty relatively full-time, or what are the plans for it?

Mr. Nielsen: It is a little early. We have not reached that point in the planning stage, Mr. Benjamin. I can assure you, though, that all regions of the country will be adequately served by whatever structures might be necessary in order to achieve this objective.

Mr. Benjamin: I am wondering if you could give us an update on the case of Fred Turner in TurnAir. I do not know if you have had an opportunity to review the file, Mr. Nielsen, but it has been in discussion and negotiation and what not now for some length of time—several years, I believe—and the ministry has offered a payment to Mr. Turner I think of something in the order of \$15,000.

When an action of the ATC effectively put Mr. Turner out of business, his licence was cancelled for late filing of returns, of statistical data. And another company who was in—

The Chairman: Point out the section in the bill, there are Bills C-18 or C-19 that resurrect the Turner situation—

Mr. Benjamin: Well, I am wondering—

The Chairman: —and I most likely know there is some general language there in the objectives. Really, Mr. Benjamin, I am wondering if this is on Bills C-18 and C-19. There will be other days for the annual report of the CTC or the new agency. There are some very pertinent questions on C-18 and

[Traduction]

M. John Marko (Directeur exécutif, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur le président. Le comité des transports aériens compte une petite section d'application des lois, qui s'occupe non pas de la sécurité, mais du respect des règlements économiques établis par le Comité des transports aériens.

Tout comme les transports par chemin de fer, nous avons des bureaux régionaux, cinq en tout, où se trouvent actuellement quelque sept examinateurs. Leur nombre n'a pas changé depuis l'an dernier. Ils sont un peu moins nombreux qu'il y a deux ans.

M. Benjamin: Donc les inspections de la navigabilité relèvent surtout de Transports Canada, n'est-ce pas?

M. Marko: C'est l'apanage exclusif de Transports Canada.

M. Benjamin: Avez-vous une idée de l'ampleur de leur service?

M. Marko: Non, je ne peux que l'estimer.

M. Benjamin: Je vois.

M. Nielsen: Monsieur Benjamin, le Comité des transports par eau n'a aucune attribution en matière de sécurité et ne compte donc aucun inspecteur.

M. Benjamin: Et cela relève de qui, encore de Transports Canada?

M. Nielsen: J'imagine.

M. Benjamin: Je vois. Le nouvel office de réglementation a-t-il l'intention de garder un bureau dans l'Ouest, à Saskatoon, à l'instar de la CCT depuis quelques années? Envisage-t-on de conserver ce bureau, avec deux ou trois commissionnaires relativement à plein temps, ou auriez-vous d'autres plans?

M. Nielsen: C'est trop tôt pour en parler. Nous n'avons pas encore atteint cette étape de la planification, monsieur Benjamin. Je peux toutefois vous promettre que toutes les régions du pays seront dotées adéquatement des structures que nous estimerons nécessaires afin de réaliser cet objectif.

M. Benjamin: Je me demande si vous pouvez nous dire où en est l'affaire Fred Turner et TurnAir. J'ignore si vous avez eu la possibilité de consulter le dossier, monsieur Nielsen, mais cette question fait l'objet d'entretiens et de négociations depuis un temps infini—depuis plusieurs années, je crois—mais je crois comprendre que le ministère aurait offert une somme de l'ordre de 15,000\$ à M. Turner.

Lorsque les mesures prises par le CTA ont entraîné la faillite de M. Turner, on a prétexté qu'il avait remis sa déclaration en retard, et on lui a enlevé son permis. Et une autre société qui était...

Le président: Signalez-moi l'article du projet de loi, le C-18 ou le C-19, qui vous permettent de ressusciter cette affaire...

M. Benjamin: Ma foi, je me demande...

Le président: ... et je sais fort bien qu'il y a des généralités dans l'énoncé des objectifs. Vraiment, monsieur Benjamin, je me demande si cela a trait aux projets de loi C-18 et C-19. D'autres occasions se présenteront, lors du dépôt du rapport annuel de la CCT ou du nouvel organisme. Les projets de loi

[Text]

C-19 that I hope members are going to start to put, especially to this witness.

Mr. Benjamin: I am wondering if these kinds of cases are going to be left entirely with the Minister and the Ministry of Transport, or will the new regulatory agency be taking over? You know, will those kinds of cases be transferred on and dealt with, or does the CTC and the ATC feel right now that they are finished with the matter and have nothing more to do with it?

• 0950

Mr. Nielsen: I am not familiar with the case, Mr. Benjamin. If Mr. Marko is—

The Chairman: In terms of general procedures and process, it certainly most likely is covered in the generality of the many clauses of this bill, perhaps even clause 3, the objectives of the bill. In terms of the specifics of the individual case, I do not want any answer on it at this particular time. We are on Bill C-18 and Bill C-19 and we are going to try to stay on them.

Mr. Nielsen: I will look into it and get back to you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Is this fine at this particular time, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais d'abord féliciter notre témoin pour sa nomination et lui souhaiter bonne chance dans l'exécution de son mandat. Je suis particulièrement heureux de constater qu'il accorde de l'importance à ce Comité parlementaire des transports, puisqu'il a accepté très rapidement après sa nomination de comparaître devant notre Comité. J'espère que ce bon exemple saura inspirer l'actuel ministre des Transports, qui a été pratiquement forcé à comparaître devant notre Comité et qui n'y est venu que quelque cinq mois après sa nomination. Je considère que l'actuel ministre des Transports devrait suivre plus souvent l'exemple de M. Nielsen.

J'ai une question à poser au nouveau président.

As you probably have noticed, there have been a lot of comments and discussions made in relation to Bill C-18. The International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies has issued a booklet with a series of essays on the bill. There is one by Fred Henderson that deals specifically with the new mandate of the agency in comparison with that of the Canadian Transport Commission. I would like to know from you, sir, your feeling. I will read you just a small paragraph that says:

In the whole question of regulatory jurisdiction, the new policy is retrograde. Whatever one may conclude about the difficulties created for the Canadian Transport Commission by the 1967 act, its creation was a reaffirmation of regula-

[Translation]

C-18 et C-19 soulèvent des questions bien pertinentes; j'espère que les députés vont commencer à les poser, surtout au témoin actuel.

M. Benjamin: Je me demande si ce genre d'affaire sera toujours laissé entièrement entre les mains du ministre et du ministère des Transports, ou si le nouvel organisme de réglementation va s'en occuper? Va-t-on remettre ces questions en cause, ou bien la CCT et le CTA estiment-ils en ce moment que l'affaire est réglée?

M. Nielsen: Je ne suis pas au courant, monsieur Benjamin. Si M. Marko...

Le président: Côté procédures générales, c'est certainement couvert dans les nombreux articles d'ordre général, peut-être même dans l'article 3, qui énonce les objectifs du projet de loi. Pour ce qui est des caractéristiques qui vous intéressent, je préfère ne pas répondre pour l'instant. Nous étudions les projets de loi C-18 et C-19 et j'aimerais qu'on en reste à nos moutons.

M. Nielsen: Je me renseignerai et je vous donnerai la réponse, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Cela vous convient-il, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, first of all I would like to congratulate our witness on his appointment and wish him good luck in his mandate. I am particularly gratified to see that he agreed to appear before our committee shortly after his appointment, which shows the consideration he has for this parliamentary committee. I hope that his example will inspire the Minister of Transport who finally appeared before us five months after his appointment and who had practically to be dragged before our committee. I believe that the actual Minister of Transport should emulate Mr. Nielsen.

I have a question to ask the new chairman.

Vous avez probablement constaté que le projet de loi C-18 a suscité énormément d'observations et de discussions. *L'International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies* a publié une brochure comportant une série d'articles de fond consacrés au projet de loi. Il y en a un de Fred Henderson qui porte précisément sur le nouveau mandat de l'office et le compare au mandat de la Commission canadienne des Transports. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Permettez-moi de vous en citer un bref paragraphe:

En ce qui concerne les pouvoirs de réglementation, la nouvelle politique est rétrograde. Quelles qu'aient été les difficultés créées pour la Commission canadienne des Transports par la loi de 1967, le fait que cette commission

[Texte]

tion by impartial process distanced from the intrusion of arbitrary ministerial and Cabinet decision.

Judging by the number and importance of reference in the current legislation, Bill C-18, referring to action and decision by Governor in Council, it is felt this part of the legislation creates a lot of weakness. The feeling is that it opens the way to the prospect of partisan lobbying, favouritism and special grants. It puts transport policy more deeply into the murk of the political process. What is your feeling in this regard? Do you think the bill is too loose or gives too much influence? Should your agency be more at arms' length than it is contemplated in the legislation? Have you had time to reflect on this since your arrival at the agency?

Mr. Nielsen: I certainly have had time to reflect on the whole question of the specific raised by yourself, Mr. Ouellet, as to where my responsibility lies now. As difficult as it is for me to have arrived at this, I have concluded that it is not my place, nor anyone else's in the commission, to be endorsing or otherwise any policy position taken by the government. Clearly the matter you raise falls within the ambit of policy. That is for the Minister and the government and I do not think it would be appropriate for me to comment on it one way or the other. I would like—now that is very difficult—

• 0955

Mr. Benjamin: Oh, boy. Go ahead.

Mr. Nielsen: I would appreciate receiving a copy of that, though, if I do not have it over there.

Mr. Benjamin: Go ahead, we will not tell on you.

Mr. Ouellet: I am sure the clerk will notice that this has been sent to all members of the Transport Committee. I guess there must be additional copies.

The Chairman: Yes.

Mr. Ouellet: I appreciate that you might be hesitant to be involved in policy decisions but in regard to the day-to-day operation of the agency you will have to live according to the law. To what extent do you think you could perform your responsibility without being second-guessed constantly by ministerial recommendations or wishes? Is it possible to run the operation of the agencies the way the legislation is drafted?

Mr. Nielsen: If the government, in its wisdom and Parliament, in its wisdom, pass this legislation in its present form, I and others in the NTA will have to set about making the legislation work in the manner in which Parliament wants it to work. I think that is the best way I can answer your question, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I think you will accept there is a fine distinction between the way Parliament wants it and the way the Governor in Council wants it. I guess what you are telling me is that basically you will follow the law. That is natural. But irrespective of the law there is a clause there, or there are many clauses there, which give more authorities and powers to the Governor in Council in the end than to the agency itself.

[Traduction]

ait été mise ur pied confirmait le principe d'une réglementation impartiale, sans intervention arbitraire d'un ministre ou du Cabinet.

Si j'en juge d'après la réaction suscitée par les dispositions du projet de loi C-18 relatives aux pouvoirs accordés au gouverneur en conseil, il s'agit là d'une faiblesse certaine. On estime que cet article ouvre la porte au démarchage partisan, au favoritisme et aux faveurs spéciales. Autrement dit, la politique des transports nage en plein magouillage politique. Qu'en pensez-vous? Pensez-vous que le projet de loi n'est pas assez strict ou qu'il accorde trop de pouvoirs au gouverneur en conseil? L'Office devrait-il avoir plus d'indépendance que ne lui en accorde la loi? Depuis que vous avez été nommé à votre poste, avez-vous eu le temps de songer à la question?

M. Nielsen: Monsieur Ouellet, j'ai certainement eu amplement le temps de penser à la question précise que vous me poser ainsi qu'à toutes mes nouvelles responsabilités. Ce n'est pas le genre de conclusion qui me vient facilement, mais j'ai été obligé de conclure que ce n'était ni à moi ni à aucun employé de la commission d'approuver ou de rejeter une politique gouvernementale, et votre question tombe nettement dans cette catégorie. Il s'agit là de la responsabilité du ministre et du gouvernement et ce n'est pas à moi de faire des commentaires à ce sujet. J'aimerais—et c'est loin d'être facile . . .

M. Benjamin: Voyons. Allez-y donc.

M. Nielsen: J'aimerais quand même en avoir un exemplaire si je ne l'ai pas déjà.

M. Benjamin: N'ayez pas peur, on ne vous dénoncera pas.

M. Ouellet: Je suis sûr que le greffier n'ignore pas que cette brochure a été remise à tous les membres du Comité. Je suppose qu'il en reste des exemplaires.

Le président: Oui.

M. Ouellet: Je comprends que vous hésitez à participer à des décisions politiques mais pour les activités quotidiennes de l'office, vous devez respecter la loi. Pensez-vous pouvoir vraiment remplir vos obligations si le ministre est constamment derrière votre dos pour tout chambouler? Si le projet de loi reste sous sa forme actuelle, pensez-vous qu'il soit possible de diriger l'office?

M. Nielsen: Si le gouvernement et le Parlement, dans leur sagesse, décident d'adopter ce projet de loi tel quel, tous les employés de l'ONT, y compris moi-même, devront faire en sorte que les vœux du Parlement soient respectés. C'est la meilleure réponse que je peux vous donner, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Vous reconnaîtrez tout de même qu'il y a une distinction entre les vœux du Parlement et les désirs du gouverneur en conseil. Vous m'avez répondu en me disant essentiellement que vous respecteriez la loi. C'est naturel. Mais dans cette loi il y a plusieurs articles qui confèrent davantage de pouvoirs au gouverneur en conseil qu'à l'office lui-même.

[Text]

I do not know if your commission in its present form has had any studies made in this regard prior to Cabinet deciding on the legislation. I suspect that in the preparation of Bill C-18 there have been a lot of consultations back and forth. Are there any studies in relation to the evolution of the commission and could they be made public and given to members of this committee as we look at the clause-by-clause that deals with the commission? Are you aware of some work that has been prepared by the commission that could be helpful to us in assessing these clauses of the legislation that deal with the new agency?

Mr. Nielsen: Well, Mr. Ouellet, first let me say that I indeed appreciate the distinction between Parliament and the Governor in Council. What I meant by my previous answer was that it is in the hands of Parliament as to whether the provision you speak about, which is in the legislation, passes in its present form or whatever form, or not. If Parliament does pass it in its present form it gives the Governor in Council certain powers. With respect to studies extant, I know of none. Perhaps there are some within the CTC. But with no offence intended, Mr. Ouellet, there are other studies I am very familiar with that you have obviously overlooked. One is the study of regulatory agencies and program review; the other is the report on regulatory reform. Those two reports are very pertinent to the work you are doing.

• 1000

Mr. Ouellet: I accept that you might not be aware of any study existing. Could you find out and let us know at a later date if there is?

Mr. Nielsen: I am told no, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Does it mean that the ministry in preparation of Bill C-18 has not consulted the CTC, and has gone ahead with legislation that changed the mandate, the composition, and the role of the commission, creating a new entity called the agency?

Mr. Nielsen: I am sure you would not want to leave that impression, Mr. Ouellet. Of course the commission has been consulted. I would even venture a guess that this consultation began long before 1984 under a previous administration. Certainly, that consultation one would expect. But to seek an opinion from the CTC as to what the Governor in Council may or may not do would be a most presumptuous and inappropriate course for members of a Crown agency.

Mr. Ouellet: I will not pursue this matter at this time. I want to ask one more question. It has to do with the responsibilities given to the agency now.

Il est dit que l'Office sera habilité à conduire des enquêtes de nature générale à la demande du ministre et que l'Office pourra, de sa propre initiative, faire enquête sur toute question relevant de sa compétence en vertu de plaintes ou concernant une licence ou encore la sécurité.

Avez-vous l'intention de créer une unité au sein de l'agence qui va s'occuper exclusivement de la sécurité, ou si ceux qui

[Translation]

Je ne sais pas si la commission a fait faire des études là-dessus avant que le Cabinet ne décide de présenter ce projet de loi. Je soupçonne que la préparation du projet de loi C-18 a donné lieu à beaucoup de consultations. Y a-t-il eu des études de faites concernant l'évolution de la commission? Dans l'affirmative, les membres de ce Comité pourraient-ils en recevoir un exemplaire car ils doivent étudier les articles concernant la commission? Savez-vous si la commission a fait faire des travaux qui nous faciliteraient l'étude des articles concernant le nouvel office?

M. Nielsen: Je vous dirais tout d'abord, monsieur Ouellet, que je me rends en effet parfaitement compte de ce qu'il y a une distinction entre le Parlement et le gouverneur en conseil. Ce que je voulais dire dans ma réponse, c'est que les dispositions de la loi que vous avez mentionnées ne prendront force de loi que si le Parlement le désire. Et si le Parlement adopte le projet de loi sous sa forme actuelle, le gouverneur en conseil se voit en effet conférer certains pouvoirs. Quant aux études, je ne pense pas qu'il en existe. La CTC en a peut-être fait faire, mais sans vouloir vous offenser, monsieur Ouellet, il existe d'autres études que je connais très bien mais que vous avez de toute évidence oubliées. Il y a par exemple l'étude des organismes de réglementation et l'étude des programmes ainsi que le rapport sur la réforme des règlements. Ces deux rapports sont tout à fait pertinents en l'occurrence.

M. Ouellet: Il est possible que vous ignoriez si des études ont été faites. Pourriez-vous toutefois vous renseigner et nous donner votre réponse plus tard?

M. Nielsen: On me dit qu'il n'y en a pas, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Est-ce que cela veut dire qu'en préparant le projet de loi C-18, le ministre n'a pas consulté la CTC alors que ce projet de loi change son mandat, sa composition et son rôle et la remplace par une nouvelle entité, l'office?

M. Nielsen: Ce n'est certainement pas là l'impression que vous voulez créer, monsieur Ouellet. La commission a été consultée, bien entendu. J'irais même jusqu'à dire que la consultation a dû commencer bien avant 1984, sous un autre gouvernement. C'est tout naturel que cette consultation ait eu lieu. De là à demander à la CTC son opinion sur les pouvoirs que l'on devrait ou que l'on ne devrait pas accorder au gouverneur en conseil, ce serait présomptueux et tout à fait inapproprié pour des employés d'une société de la Couronne.

M. Ouellet: Je laisserais le sujet de côté pour l'instant. Il me reste encore une question qui concerne les responsabilités conférées à l'office.

The bill states by the agency can make any general inquiry at the request of the Minister and may, on complaint or of its own initiative, inquire into, hear and determine any matter concerning safety.

Do you intend to set up a division within the agency that will deal exclusively with safety matters or are the people already

[Texte]

sont là actuellement assumeront cette responsabilité? En d'autres mots, quels sont vos plans pour mettre en oeuvre les déclarations publiques du gouvernement qui a promis à la population que, malgré la déréglementation, rien ne serait fait pour compromettre la sécurité dans le domaine du transport au Canada?

Est-ce que l'agence aura une responsabilité, et comment entend-elle assumer cette responsabilité au chapitre de la sécurité?

Mr. Nielsen: I have read the Minister's responses to similar questions when he was here. I have also read evidence taken at subsequent hearings of the committee as recently as yesterday, when Air Canada stated that a competitive climate would enhance safety.

• 1005

The Chairman: This is what Mr. Nielsen is referring to the ministry. He did say he is going to be discussing this more when he comes back before the committee. I am not sure whether he wanted safety or security.

Mr. Nielsen: It was translated as security.

The Chairman: It was translated as security; I did not realize it was safety and security.

Mr. Ouellet: Safety, yes.

Mr. Nielsen: Mr. Ouellet, I can repeat the government's statement that safety will not be impaired. The CTC will conduct itself in such a fashion as to insist and to ensure this will occur. I believe the government is on record as saying that whatever resources are necessary to achieve this desirable state of affairs will be made available.

Mr. Ouellet: Will you have special divisions dealing within the agency? I am not thinking only in terms of the airline industry or particularly the railway industry, where there have been a lot of incidents in recent months. Are you gearing up the agency in order to cope with this—as was publicly said—high priority of the government? We are trying to find out, despite the good words, the actions. Will it be in your agency or are we going to look somewhere else? This is what we are trying to ascertain. I think there is a lot of good intention but where will these good intentions lead? Does it mean something? Is it in your agency or in the ministry?

Mr. Nielsen: In the department at the moment. I want to be very careful in responding to your questions so that I appear to be totally impartial. I will not mention at all the fact that the number of air safety inspectors has been considerably increased. I will not say anything about it, Mr. Ouellet.

The primary safety function in the CTC, the largest part of it, is in rail, where most of it is still done. There is no reduction in resources to carry on the work. Eventually, as I understand it—and I could be wrong—there will be a multimodal safety organization in government that will look after investigation and safety matters in both rail and air. But this is some time down the road, down the rail.

Mr. Ouellet: Thank you.

[Traduction]

there to assume the responsibility? In other words, what do you intend to do to ensure that the promise made publicly by the government to the population—guaranteeing that nothing will jeopardize safety in the field of transportation in Canada—is fulfilled?

Will the agency be responsible and if so how will it fulfil its responsibility relatively to safety matters?

M. Nielsen: J'ai lu les réponses que le ministre a données à des questions semblables qui lui ont été posées quand il a comparu devant ce comité. J'ai lu également des témoignages recueillis lors d'audiences subséquentes, celle d'hier en particulier, où Air Canada disait que la concurrence rehausserait le niveau de sécurité.

Le président: C'est ce que M. Nielsen réfère au ministère. Il nous a dit qu'il en discuterait plus longuement lorsqu'il reparaitrait devant le Comité. Je ne sais d'ailleurs pas de quel genre de sécurité il parlait.

M. Nielsen: On a traduit par sécurité.

Le président: Effectivement, mais je ne savais pas de quel genre de sécurité il s'agissait.

M. Ouellet: L'absence de danger.

M. Nielsen: Monsieur Ouellet, je peux confirmer la déclaration gouvernementale portant que la sécurité serait garantie. La CTC fera tout son possible pour que ce soit le cas. Je pense que le gouvernement a déclaré publiquement qu'il était prêt à mettre toutes les ressources nécessaires à notre disposition.

M. Ouellet: Aurez-vous différentes divisions au sein de l'Office? Je ne pense pas simplement à l'industrie aérienne ou surtout à l'industrie ferroviaire, où bien des accidents ont eu lieu récemment. Comment allez-vous faire pour que l'Office puisse répondre à cette importante priorité gouvernementale? Ce qu'ont veut, ce sont des actes, pas des bonnes paroles. Est-ce que c'est l'Office qui va assurer lui-même cette responsabilité ou va-t-il la déléguer? C'est ce que l'on essaie de savoir. Vous semblez pleins de bonnes intentions mais l'enfer est pavé de bonnes intentions. Est-ce l'Office ou le ministère qui sera responsable?

M. Nielsen: C'est le ministère pour l'instant. Je dois peser mes réponses avec soin pour paraître totalement impartial. Je ne parlerai donc pas du fait que l'on a beaucoup plus d'inspecteurs de la sécurité aérienne qu'auparavant. Je n'en toucherai pas un mot, monsieur Ouellet.

La plus grosse partie des responsabilités de la CTC concerne le transport ferroviaire et nous avons toujours les mêmes ressources en place. Je crois comprendre—et je fais peut-être erreur—que le gouvernement envisage de mettre sur pied un organisme sécuritaire qui s'occupe des enquêtes et des questions de sécurité pour le transport aérien et pour le transport ferroviaire. Mais ça prendra encore quelque temps.

M. Ouellet: Merci.

[Text]

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to join the others in welcoming the new chairman. It has certainly been a pleasure to work with him in the House of Commons. I am sure it is going to be equally as pleasurable working on behalf of transportation throughout Canada.

My first question is in regard to the conversion. It is difficult for a leopard to change its spots, if not impossible, but suddenly—I do not know if it is suddenly—after this new act is passed, CTC will either suddenly or gradually become the National Transportation Agency. What length of time do you anticipate it is going to be in moving from the commission to the agency?

• 1010

Mr. Nielsen: In our planning now, in anticipation that Parliament will pass Bill C-18, we see a maximum period of six months between the bill becoming law and NTA being firmly in place. In looking at the matter since my arrival, I have expressed the view that we should look at achieving the in-place NTA in half that time, and this is being looked at now.

Mr. Taylor: That sounds very encouraging. The way I have looked upon the NTA, the National Transportation Agency, is it is a new look. It is certainly going to take over a lot of the responsibility CTC had, but it is a new look and a new approach.

There is one change I hope will come about. Whether it has been true or not, it has always been perceived in western Canada that the CTC was very railway oriented and that truckers had a difficult time getting a fair shake. I hope that when the new agency comes into full force and effect that every separate piece of transportation, whether it is pipelines, trucks, railways, or airplanes, is going to receive fair play without any prejudices going towards one or the other.

There have been many times that I have been very disappointed, particularly when I was in the provincial, with decisions of CTC, which appeared to be oriented towards the railway, even though fairness would have to me seemed otherwise.

I do not know whether you want to make a comment on that, but I certainly think each branch of transportation is going to have to be co-ordinated. I know it is easier said than done, but once the impression gets out that a body is perceived to be favourable towards one branch of the transportation industry, then it is very, very difficult to ever get rid of that perception. Would you have any comment on that?

Mr. Nielsen: Mr. Taylor, only that I am approaching my work with certain priorities in place. The first of those priorities is the national interest, the second is regional interest, and we go from there. I think those first two criteria really answer your question.

Mr. Taylor: Thank you. Now I would like to get your views on some clauses of Bill C-18, and I want to first of all refer to

[Translation]

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci bien, monsieur le président. Moi aussi j'aimerais souhaiter la bienvenue au nouveau président. Cela a été un plaisir de travailler à ses côtés à la Chambre des communes et je suis sûr que ce sera tout aussi agréable de le voir représenter les transports au Canada.

Ma première question porte sur la conversion. Il est difficile, voire impossible, à un léopard de changer ses taches de place, mais tout d'un coup—je ne sais si ce sera aussi immédiat—une fois cette nouvelle loi adoptée, la CCT se transformera tout d'un coup ou progressivement en Office national des transports. Combien de temps pensez-vous qu'il faudra à la commission pour se transformer en office?

M. Nielsen: Selon la planification actuelle, en supposant que le Parlement adopte le projet de loi C-18, il est prévu qu'il faudra compter un maximum de 6 mois entre cette adoption et la mise en place définitive de l'ONT. Depuis mon entrée en fonction, ayant étudié la question, j'ai exprimé le souhait que cette mise en place de l'ONT se fasse dans un délai de 3 mois, et la commission essaie de prendre les mesures nécessaires pour y arriver.

M. Taylor: C'est très encourageant. Je considère que cet ONT, cet Office national des transports, représente quelque chose de tout nouveau. Il est certain qu'il reprendra à sa charge nombre des responsabilités de la CCT, mais son approche et sa philosophie seront nouvelles.

Il y a un changement sur lequel je compte absolument. Que cela soit vrai ou non, l'Ouest canadien a toujours considéré que la CCT s'intéressait avant tout aux chemins de fer, laissant trop souvent pour compte les intérêts des camionneurs. J'espère que l'office, lui, considérera sur un pied d'égalité, sans aucun préjudice, tous les différents modes de transport, qu'il s'agisse de transport par pipeline, par camion, par chemin de fer ou par avion.

J'ai souvent été très déçu, surtout lorsque je travaillais pour le provincial, par les décisions de la CCT, qui semblaient favoriser indûment les chemins de fer.

Je ne sais ce que vous en pensez, mais il me semble indispensable de coordonner chaque mode de transport. Je sais que c'est plus facile à dire qu'à faire, mais une fois l'impression donnée qu'un organisme accorde plus volontiers ses faveurs à un des modes de transport, il devient très difficile de dissiper cette impression. Qu'en pensez-vous?

M. Nielsen: Monsieur Taylor, ma tâche est déjà assujettie à des priorités établies. La première de ces priorités est l'intérêt national, la deuxième l'intérêt régional. C'est le point de départ. Je crois que l'énoncé de ces deux premières priorités doit répondre à votre question.

M. Taylor: Merci. J'aimerais maintenant vous demander votre avis sur certains articles du projet de loi C-18, et

[Texte]

clauses 61-63, which are with respect to investigations. Clause 60 gives the National Transportation Agency the authority to review or to deal with confidential contracts. You may consider the contents of contracts, but you cannot disclose the contents.

I have some mixed feelings about this. If confidential contracts are going to become open for public inquiry, is the confidentiality not going to be lost and is that not going to be a back-door method of defeating what we are trying to accomplish through confidential contracts?

• 1015

Mr. Nielsen: Mr. Taylor, I do not believe it is. It is no more than the confidential information in terms of drilling results supplied by oil companies to the government now destroys their competitive position. They are kept confidential. For the purpose of achieving the objective of an inquiry, the clause requires that degree of disclosure. Without it, this committee and Parliament might decide an inquiry would be useless.

Mr. Taylor: In connection with confidential contracts, it appears from reading the legislation that when you review it, if you felt the confidential contract was charging too much, you would have the authority to order the carrier to roll back the payment and to pay money back to the shipper. That is a new power. I do not think it has ever been done up to the present government. Perhaps it has. I do not know of any cases, but—

Mr. Nielsen: It has the power to make such an order now.

Mr. Taylor: Have there been cases where the carrier has been order to pay back the shipper money?

Ms Bloodworth: The CTC has the power to roll back rates at the end of the section 23 complaint. It is similar to this type of provision, but it has no power to order the money they have paid in the interim at the higher rate be paid back. It is one of the things changed under this legislation. It has been a source of some feeling of unfairness on the part of the shippers. They feel if a rate is found prejudicial, they should not have had to pay all that time and should have a right to get the money back.

Mr. Taylor: The new agency will have authority to force the carrier to pay that money back to the shipper.

Ms Bloodworth: If the rate has been found to have been prejudicial to the public interest, yes.

Mr. Taylor: Is it not going to be difficult to decide if the rate is prejudicial in a confidential contract. They have both agreed on the confidential rate. How are you going to decide it is prejudicial? In the present CTC, have you found there has been some difficulty in deciding whether anything is prejudicial?

Ms Bloodworth: I should clarify that what is talked about in these investigation clauses is a power to investigate the rate for a shipper who does not have a confidential contract. One of the grounds he may be using to prove his rate is prejudicial to the public interest is someone else's confidential contract. The

[Traduction]

J'aimerais tout d'abord parler de articles 61 à 63 relatifs aux enquêtes. L'article 60 confère à l'Office national des transports le pouvoir de mener des enquêtes sur les contrats confidentiels. Il peut étudier ces contrats mais il lui est interdit d'en divulguer le contenu.

Cela me laisse perplexe. Si les contrats confidentiels peuvent faire l'objet d'une enquête publique, ne court-on pas le risque de mettre en danger leur caractère confidentiel c'est-à-dire de réduire à néant l'objet même de ces contrats confidentiels?

M. Nielsen: Je ne le crois pas, monsieur Taylor. Pas plus que les renseignements confidentiels sur les résultats de forages communiqués par les compagnies pétrolières au gouvernement ne les met en position de désavantage par rapport à leurs concurrentes. Ces renseignements restent confidentiels. Pour qu'il puisse y avoir enquête, l'accès à ces renseignements est indispensable. Sans cela, votre comité et le Parlement pourraient conclure à l'inutilité de telles enquêtes.

M. Taylor: Si mon interprétation de la loi est correcte, l'office, si l'enquête démontre le bien-fondé de la plainte, a le pouvoir d'ordonner au transporteur de rembourser l'expéditeur. C'est un nouveau pouvoir. Je peux me tromper, mais je ne pense pas que la Commission ait jamais rendu une ordonnance de ce genre...

M. Nielsen: La Commission détient actuellement ce pouvoir.

M. Taylor: A-t-on jamais ordonné à un transporteur de rembourser un expéditeur?

Mme Bloodworth: L'article 23 confère à la CCT le pouvoir d'ordonner la réduction d'un tarif. C'est une disposition analogue à celle-ci, mais elle ne lui donne pas le pouvoir d'ordonner rétroactivement le remboursement du trop-perçu. C'est une des modifications apportées par cette nouvelle loi. Les expéditeurs se plaignent d'une certaine injustice. Si la Commission détermine qu'un tarif est trop élevé, ils estiment qu'ils n'auraient jamais dû le payer et qu'ils devraient en conséquence être remboursés.

M. Taylor: L'office aura le pouvoir d'ordonner au transporteur de rembourser le trop-perçu à l'expéditeur.

Mme Bloodworth: S'il s'avère que ce tarif est contraire à l'intérêt public, oui.

M. Taylor: Ne sera-t-il pas difficile de déterminer si ce tarif est préjudiciable, s'agissant d'un contrat confidentiel. Les deux parties auront approuvé le tarif stipulé dans ce contrat confidentiel. Comment déterminerez-vous qu'il est préjudiciable? N'a-t-il pas été difficile, jusqu'à présent, à la commission de déterminer si un tarif était oui ou non préjudiciable?

Mme Bloodworth: Je devrais préciser que ces articles confèrent le pouvoir d'enquêter sur les tarifs appliqués à un expéditeur qui n'a pas de contrat confidentiel. Un des arguments qu'il peut présenter pour démontrer que ce tarif est contraire à l'intérêt public, est justement le tarif accordé à quelqu'un d'autre dans un contrat confidentiel. S'il convainc la

[Text]

result of the case would be to roll back that shipper's rate and not the confidential contract rate.

You are certainly correct. The present act talks about prejudice to the public interest. That has caused some problems. It is not an easy matter to determine, but the bill contains some guidelines for the agency and now for the CTC to use in determining that question. Parties will bring evidence to show each side of the case.

Mr. Taylor: As an administrator, do you like the new clause? Perhaps that is not fair.

Ms Bloodworth: I am not an administrator. Perhaps I can get out of it that way.

Mr. Taylor: You do not look like an administrator. Mr. Chairman, there are two other points on legislation. The first one is on final arbitration, clause 48. It seems to me the bill envisions final arbitration between a shipper and a carrier. There will be a case coming before our committee where the difficulty is between two shippers.

• 1020

I do not know whether this act has the authority to deal with the matter of a final arbitration between two shippers, but if it does, there certainly is not any authority for the agency to say that they will exempt one shipper from the contents of this act. Whether or not we should give the authority to the agency to exempt shippers from the contents of the act is an amendment that the committee is going to have to deal with. I know this might hit you cold, but would you have any comments on that ability to exempt shippers?

Mr. Nielsen: I am not going to even venture to answer your question, but could you answer one of mine? Why would you want to exempt a shipper?

Mr. Taylor: Well, I do not want to, but one of the shippers wants to be exempt because he feels the legislation is between a shipper and a carrier and not between two carriers.

Mr. Nielsen: Do you want to take a stab at this one?

Ms Bloodworth: Well, I am not aware of the particular case you are talking about, but with regard to shippers, there is a constitutional problem with giving too many powers to a federal agency to enter into disputes between shippers because most matters between shippers would constitutionally come under provincial jurisdiction.

Mr. Taylor: The conflict is between two carriers.

Ms Bloodworth: Oh, two carriers. I am sorry, but I thought you were talking about two shippers. Well, if both carriers were under federal jurisdiction, it is constitutionally possible, but I am not aware of the particular case you are talking about.

The Chairman: I think the dilemma, which is in the brief we have although the people have not appeared, is that there are two carriers, one of which is covered by the federal act and one

[Translation]

commission, c'est son tarif qui est réduit, et non pas celui du contrat confidentiel.

Vous avez tout à fait raison. La loi actuelle parle de préjudice pour l'intérêt public. Cela nous pose quelques problèmes. Ce n'est pas facile à déterminer, mais le projet de loi énumère certains critères qui faciliteront la tâche de la CCT et maintenant de l'office. Ce sera aux parties intéressées de présenter leurs arguments.

M. Taylor: En tant qu'administrateur, aimez-vous ce nouvel article? Je ne devrais peut-être pas vous poser cette question.

Mme Bloodworth: Je ne suis pas administrateur. C'est peut-être le moyen pour moi de ne pas vous répondre.

M. Taylor: Vous ne ressemblez pas à un administrateur. Monsieur le président, il y a encore deux autres points dans la loi qui m'intéressent. Le premier concerne l'arbitrage, l'article 48. Si un expéditeur et un transporteur n'arrivent pas eux-mêmes à régler le problème, le projet de loi prévoit l'arbitrage de l'office. Il est possible que le différend oppose deux expéditeurs.

Je ne sais si l'office a un pouvoir d'arbitrage en cas de litige entre deux expéditeurs mais il est certain qu'il n'a pas le pouvoir d'exempter un expéditeur des dispositions de la loi. L'office devrait-il avoir ce pouvoir? C'est à nous qu'il reviendra de répondre à cette question et de modifier la loi en conséquence, si besoin est. Je sais que je vous prends au dépourvu mais que pensez-vous de cette possibilité d'exempter les expéditeurs?

M. Nielsen: Je n'essaierai même pas de répondre à votre question mais pourriez-vous répondre à la mienne? Pourquoi voudriez-vous exempter un expéditeur?

M. Taylor: Je ne veux pas, mais un des expéditeurs veut être exempté car il estime que la loi s'applique aux différends entre un expéditeur et un transporteur et non pas entre deux transporteurs.

M. Nielsen: Voulez-vous essayer?

Mme Bloodworth: Je ne connais pas le cas particulier dont vous parlez, mais pour ce qui est des expéditeurs, donner trop de pouvoirs à un office fédéral pour régler des différends entre expéditeurs pose un problème constitutionnel car la majorité de ces différends relève constitutionnellement de la juridiction provinciale.

M. Taylor: Ce conflit oppose deux transporteurs.

Mme Bloodworth: Oh, deux transporteurs. Je m'excuse, mais je pensais que vous parliez de deux expéditeurs. Si les deux transporteurs relèvent de la juridiction fédérale, cela ne pose pas de problème sur le plan constitutionnel, mais je ne connais pas le cas particulier dont vous voulez parler.

Le président: Ces gens ne sont pas venus mais ils nous ont envoyé leur mémoire. Le problème est le suivant: Il s'agit de deux transporteurs—dont l'un relève de la juridiction fédérale

[*Texte*]

of which is not because the rail line is always in a province, and there is competition between them and what they ship.

Mr. Taylor: Perhaps we had better leave that for the committee.

The Chairman: I think we had better get the presentation first.

Mr. Taylor: That is fine. I really only have one other point which deals with liability insurance in aviation. One of my constituents is a farmer, but he also has two Cessnas, for which he paid about \$25,000 each. He uses these to teach other people how to fly in his spare time and also does a little bit of spraying of farmlands. His liability insurance is running at \$200,000 for \$1 million liability and he is finding that this insurance has gone up and up. His claim is that because the law requires him to have liability insurance, insurance companies are now taking advantage of that and charging exorbitant premiums.

This is a matter that the CTC has some control over, or at least I would hope so, and I was wondering if any thought has already been given to this rising liability. It is getting to a point where they are going to put people out of business not only in transportation, but municipalities are now taking a chance on liability because they just cannot afford the premiums. It is going to create a very awkward situation down the line if we cannot get the thing straightened out. Have you any comment on that?

Mr. Nielsen: Well, I am going to ask Mr. Marko to answer your question in detail, but I cannot imagine a \$200,000 premium for two presumably small Cessna aircrafts.

The Chairman: Mr. Nielsen, I know that you have some real practical experience in that field, but Mr. Taylor, just where in Bill C-18 or Bill C-19 is this any better or any worse than the reality out there? I mean, we have other witnesses here.

• 1025

Mr. Benjamin: The insurance is part of the fitness test, whether you are fit to fly or not. Insurance is one of the factors, I think, that is taken into consideration.

The Chairman: On that basis, you are quite right, Mr. Benjamin. Then Mr. Taylor's question is relevant.

Mr. Nielsen: Mr. Marko will respond.

Mr. Marko: Under the new act, flying training and agricultural spraying activities will not come under the insurance requirements that are now established by the Air Carrier Regulations. This does not mean that they will not have to have insurance of some kind, liability insurance primarily. The regulation of that question will be up to Transport Canada, so there is some relief.

Of course, insofar as the Canadian Transport Commission is concerned, we do not have any influence over the premiums that have to be paid for liability insurance, and this very significant increase in premiums has hit all operators in 1985

[*Traduction*]

et l'autre relève de la juridiction provinciale—qui se font concurrence pour le même trafic.

M. Taylor: Il serait peut-être préférable de laisser cela pour l'instant.

Le président: Nous ferions mieux d'entendre d'abord ces témoins.

M. Taylor: Très bien. Il ne me reste en réalité qu'une autre question et elle concerne la responsabilité civile dans le domaine de l'aviation. Un de mes électeurs est agriculteur mais il a aussi deux Cessna qu'il a payé environ 25,000 dollars chacun. Il s'en sert pour enseigner le pilotage à ses moments perdus et aussi un petit peu pour pulvériser des produits chimiques sur les terres de ses voisins. Il est assuré pour un million de dollars et sa prime d'assurance ne cesse de monter. Elle est actuellement de 200,000 dollars. La loi lui imposant de s'assurer, il estime que les compagnies d'assurance en profitent pour faire payer des primes exorbitantes.

C'est une question sur laquelle la CCT exerce un certain contrôle, ou tout du moins je l'espère, et je me demandais si vous aviez déjà réfléchi aux problèmes que pose l'escalade de ces primes. Nous en sommes arrivés à un point où non seulement certaines compagnies de transport sont obligées de mettre la clé sous la porte mais même où des municipalités préfèrent maintenant prendre le risque de ne pas s'assurer parce qu'elles ne peuvent tout simplement se permettre de payer de telles primes. Si nous ne faisons pas quelque chose nous allons nous retrouver dans une situation inextricable. Avez-vous quelque chose à nous dire à ce sujet?

M. Nielsen: Je vais demander à M. Marko de répondre à votre question, mais j'ai du mal à m'imaginer qu'on puisse payer une prime de 200,000 dollars pour deux petits Cessna.

Le président: Monsieur Nielsen, je sais que vous avez une expérience pratique dans ce domaine, mais, monsieur Taylor, qu'est-ce que les projets de loi C-18 ou C-19 ont à voir avec cette question? Nous avons d'autres témoins.

M. Benjamin: Pour obtenir une licence, il faut, entre autres, être assuré.

Le président: Vous avez tout à fait raison, monsieur Benjamin. Dans ce cas, M. Taylor est tout à fait en droit de poser cette question.

M. Nielsen: M. Marko vous répondra.

M. Marko: Dans la nouvelle loi, les règlements d'assurance des transporteurs aériens ne s'appliqueront plus aux leçons de pilotage et aux activités de pulvérisation agricole. Cela ne veut pas dire pour autant qu'ils ne devront plus s'assurer, qu'ils ne devront plus contracter une assurance pour responsabilité civile. Dorénavant, c'est le ministère des Transports qui en aura la responsabilité et il sera donc possible de discuter.

Bien entendu, en ce qui concerne la Commission des transports, nous n'avons aucune influence sur les primes de responsabilité civile, et cette augmentation spectaculaire des primes a frappé tout le monde en 1985 et 1986, comme vous le

[Text]

and 1986, as you probably know, Mr. Taylor, so air carriers are not really singled out.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Nielsen and your colleagues, welcome; and welcome particularly to you, sir, for your new role in life in Ottawa.

I want to hit a number of issues, but let me start with a brief we received from the Coal Association of Canada. In the brief they said, and this is regarding rail transportation and the whole cost question:

Furthermore, there is a general belief within the industry that producers are paying too much for rail transportation and are subsidizing other rail commodity movements.

Now, as you know, this legislation takes us away from a cross-subsidization of a variety of movements and a variety of areas to an imposed public duty, where it is deemed appropriate. The question I put to the Coal Association of Canada was this: Have they ever gone to the CTC in the past to argue this case, and to find proof that the coal industry, in particular, was paying more than the appropriate cost to move its commodity? They said there was one.

Could you, sir, or any of your officials tell us, whether it is coal or any other commodity, if there is any evidence whatsoever that there is a cross-subsidization—that coal, for example, is being put at a higher rate in order that another commodity elsewhere in the country can be moved at a lesser cost?

Mr. Nielsen: I will ask Mr. Heads to respond to your question.

Mr. Heads: That is an extremely difficult question to answer, Mr. Angus, because of the concept of what is an appropriate cost. The legislative requirement is that no freight rate may be below long-run variable cost, and long-run variable cost, as a broad rule of thumb, is equal to approximately 80% of fully allocated cost. The railways then have to recover the balance of their costs from traffic as best as they are able to do so.

There are, as you are aware, Mr. Angus, provisions in the present legislation, in respect of captive shippers and so forth, but these are not provisions of legislation that have been used at all extensively over the time in which they have been in operation.

The only freight rates that we are required to determine ourselves on the basis of cost are in the area of the Western Grain Transportation Act. The situation there, of course, is that the line-related costs and the volume-related costs, plus a contribution to constant costs, are met by a combination of the shippers and government.

• 1030

We are also responsible for fixing costs on the movement of the products out of Kenora. It is specified there that the rates

[Translation]

savez probablement, monsieur Taylor, si bien que les transporteurs aériens ne sont pas vraiment un cas particulier.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Nielsen, je vous souhaite à vous et à vos collègues la bienvenue; je vous souhaite tout particulièrement la bienvenue, monsieur, dans votre nouveau rôle à Ottawa.

Il y a toute une série de questions que je tiens à aborder, mais j'aimerais tout d'abord me référer au mémoire de l'Association de l'industrie du charbon. Il s'agit du transport ferroviaire, de son coût, et voici ce qu'il nous disait:

De plus, notre industrie croit d'une manière générale que nos producteurs paient trop pour le transport ferroviaire et subventionnent le transport par rail d'autres produits.

Comme vous le savez, avec cette loi nous abandonnons le concept des subventions croisées pour toutes une série d'activités et de transports pour le remplacer par le concept d'obligation publique chaque fois que c'est jugé approprié. J'ai posé la question suivante à l'Association des industries du charbon: Avez-vous jamais essayé de démontrer à la CCT que votre industrie payait plus qu'elle ne le devrait pour faire transporter ses produits? Ils m'ont répondu: une fois.

Pourriez-vous, monsieur, ou un de vos collaborateurs pourrait-il nous dire, en prenant l'exemple du charbon ou de tout autre produit, si vous avez la preuve de l'existence de subventions croisées—que, par exemple, un tarif supérieur est imposé au transport du charbon afin que le transport d'un autre produit ailleurs puisse être effectué à un coût moins élevé?

M. Nielsen: Je vais demander à M. Heads de répondre à votre question.

M. Heads: Il est très difficile de répondre à cette question, monsieur Angus, à cause du concept des coûts appropriés. En vertu de la loi, aucun tarif de fret ne doit être inférieur au coût variable sur long parcours qui en gros correspond à environ 80 p. 100 du coût total. Les chemins de fer doivent alors récupérer la différence sur le trafic du mieux qu'ils peuvent.

Comme vous ne l'ignorez pas, monsieur Angus, la loi actuelle contient des dispositions concernant les expéditeurs captifs, etc., mais il s'agit de dispositions qui n'ont pas été très souvent utilisées depuis leur entrée en vigueur.

Les seuls tarifs de fret que nous avons la responsabilité de fixer nous-mêmes en fonction du coût, sont ceux qui concernent la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest. En l'occurrence, bien entendu, les coûts liés aux voies et les coûts liés au volume transporté, plus une participation aux coûts constants, sont assumés conjointement par les expéditeurs et le gouvernement.

Nous avons également la responsabilité de déterminer les coûts pour le transport des marchandises à partir de Kenora. Il

[Texte]

must be minimum compensating rates. This has been interpreted by the committee to mean long-run variable costs and nothing more. Similarly, we are required to determine rates on At and East movements.

I am not aware of the Coal Association having made any submission to us in the time I have been executive director of Railway Transport . . .

Mr. Angus: It could have been one of their members, as opposed to the association. In fact, I think it was one of their members.

Mr. Heads: I am not aware of this. But what would normally happen in a case of this type is that this would be referred by the committee to be examined by the traffic and tariffs branch and also by the rail economic analysis branch, which reports to me. We would carry out a costing of the moving of coal, and this would then be compared to the rights. I think the problem is that you can establish the long-run variable cost reasonably precisely and without too much argument. But what is an appropriate addition to this in order that the railways can cover their fully allocated costs?

I am sure the committee has already been told by both CP and CN that the overall financial position of the railways in respect of 1986 was very poor. So I do not think there is any question of the railways making any sort of monopoly profits in discriminated pricing. Indeed, you did not suggest that in your question.

Mr. Angus: Is there a question of their redistributing what profits there are?

Mr. Heads: Yes, except that there is nothing left over to distribute; it is a negative amount at the moment, as you know.

I think that if you were to try to have every freight rate purely related to costs—long-run and variable costs plus a percentage—you would find that there was no scale of operation in which the railways could operate profitably. At the moment they are certainly operating on the principle that the freight rates will try to recover from traffic in accordance with the elasticity of the demand for the product in order to cover their total costs. But with all the discrimination that they are able to do at the moment, they are still not managing to cover all their costs; at least they did not in 1986.

So I think my summary answer is that we have not received any request of that sort from the Coal Association; if we did, this would be examined. But the concept of what is an appropriate weight in relation to costs is an extremely fluid one to try to establish.

Mr. Angus: Yes, I would tend to agree. Part of the whole legislation is this belief that what we are doing here is going to bring about a reduction in the price that the Coal Association members, for example, would have to pay to transport its commodities. You indicated that research has not been done to verify that there would be any saving at all. Has there been no research done to verify that by the CTC?

[Traduction]

est spécifié que ces tarifs doivent correspondre à des taux de compensation minimum. Le Comité des chemins de fer l'a interprété comme signifiant les coûts variables sur long parcours et rien de plus. De manière analogue, nous avons la responsabilité de déterminer les tarifs pour le transport dans l'Est.

À ma connaissance, depuis que je suis directeur exécutif du Comité des chemins de fer, l'Association de l'industrie des charbons ne nous a jamais . . .

M. Angus: C'était peut-être un de ses membres et non pas l'association elle-même. En fait, je crois que c'était un de ses membres.

M. Heads: Je ne suis pas au courant. Dans un tel cas, ce genre d'investigation est confié par le comité à la direction des tarifs et du trafic et à la direction d'analyse économique des chemins de fer qui me font un rapport. Nous faisons un calcul du coût du transport du charbon, dont nous comparons les résultats avec les droits. Le problème est qu'on peut faire un calcul raisonnablement précis du coût variable sur long parcours sans que cela crée trop de polémiques. Mais est-il approprié d'ajouter à ce coût afin que les chemins de fer puissent couvrir tous les coûts autorisés?

Je suis certain que le CP et le CN vous ont déjà dit que l'année 1986, sur le plan financier, avait été très mauvaise pour eux. Je ne pense donc pas qu'on puisse accuser les chemins de fer de réaliser des bénéfices de monopole en appliquant des prix discriminatoires. Vous ne l'avez d'ailleurs même pas suggéré dans votre question.

M. Angus: Faut-il quand même se poser la question de la répartition des bénéfices?

M. Heads: Oui, sauf qu'il ne reste rien à distribuer; comme vous le savez, pour le moment, leurs bénéfices sont négatifs.

Je crois que, si l'on essayait de lier tous les tarifs de fret uniquement aux coûts—les coûts variables sur long parcours plus un pourcentage—on constaterait l'impossibilité pour les chemins de fer de toute activité rentable. A l'heure actuelle, ils partent du principe que les tarifs de fret doivent être calculés en fonction de la demande du produit transporté dont le but de couvrir leurs coûts totaux. Malgré toute la discrimination dont on les accuse à l'heure actuelle, ils n'arrivent même pas à couvrir tous leurs coûts; tout du moins ils n'y sont pas arrivés en 1986.

Je dirais donc pour résumer que nous n'avons pas reçu de demandes de ce genre de l'Association de l'industrie du charbon; mais que, si nous en recevions une, nous procéderions à cet examen. Il reste que déterminer un tarif approprié en fonction des coûts est extrêmement difficile à réaliser.

M. Angus: J'aurais tendance à être d'accord avec vous. On veut nous faire croire que, grâce à cette nouvelle loi, les membres de l'Association de l'industrie du charbon, pour ne citer qu'eux, paieront moins cher pour faire transporter leurs produits. Vous venez de nous dire qu'aucune étude n'avait été faite pour vérifier le bien-fondé de cette affirmation. La CCT n'a fait aucune étude pour déterminer si telle serait la conséquence de cette nouvelle loi?

[Text]

Mr. Heads: I am not sure if that is exactly what I said, Mr. Angus. I said there has been no examination of the costs of moving coal by the CTC, and to the best of my knowledge there has been no request for us to do this.

Mr. Angus: Let me turn to the question of safety for a moment. I want to use an air example, but the same thing would apply to rail and road. Mr. Jeannot's comments yesterday about Air Canada's safety would not be lessened. We have never had any worry about the major carriers.

The Chairman: I must say the press report on Mr. Jeannot's appearance—not on the safety but on other elements—was grossly incorrect. We as a committee may have to decide to do something about it. I am talking not so much about what he said here as about what he said outside of the room. It was not what he told us, and this greatly disturbs me.

Mr. Angus: That is a good point. In any case, where we have concerns is in the small airlines, the small trucking outfits, and even the small railroads that are going to rise up out of nowhere and become carriers. They will need liability insurance, an aviation certificate, and whatever else is required in the bill.

• 1035

I want to ask you, what happens on that last flight before the company goes bankrupt, or on that last run on the highway before that company goes bankrupt? Regardless of what agency is doing the safety inspections and certifications, we are never going to have enough bodies to in effect have one in every place of business, looking over the shoulder of every mechanic to make sure that the part is replaced on time, etc. Is there not a danger, without a continued form of economic regulation that does not push them to that n-th degree, that there will be some safety problems?

Mr. Benjamin: Corner-cutting.

Mr. Angus: I mean, it is human nature; you decide to make one more trip on that set of tires.

The Chairman: Mr. Angus, would you point out in C-18 and C-19 that the last trip in C-18 and C-19 is any worse off with a potential bankrupt company than under the existing jurisdiction and regime?

Mr. Angus: I do not think I have to, Mr. Chairman.

The Chairman: I really wonder where you are going with this line of questioning, quite frankly. We have to get a little discipline here. We might as well clarify the air as we start out in this procedure.

Mr. Angus: Mr. Chairman, let me remind you that yesterday and the day before members of the Conservative Party who are not members of this committee came in and raised matters that really were matters that should be dealt with under the annual reports. A member of this committee talked about when he was going to get his DASH-8s into London. So

[Translation]

M. Heads: Je ne crois pas que cela soit exactement ce que j'ai dit, monsieur Angus. J'ai dit que la CCT n'avait pas fait d'étude sur le coût du transport du charbon et qu'à ma connaissance, personne ne nous a demandé d'en faire une.

M. Angus: Permettez-moi de passer maintenant à la sécurité. Je vais utiliser un exemple pris à l'aviation, mais il pourrait tout aussi bien s'appliquer à la route et au rail. M. Jeannot nous a dit hier que ces dispositions n'auraient aucune incidence négative sur la sécurité à Air Canada. Nous n'avons jamais pensé un instant que cela poserait un problème aux grosses compagnies.

Le président: Je dois dire que l'article consacré au témoignage de M. Jeannot—pas sur la sécurité mais sur d'autres aspects—est grossièrement inexact. Il faudra peut-être que nous décidions de faire quelque chose à ce sujet. Je ne parle pas tant de ce qu'il nous a dit ici mais de ce qu'il a dit dans le couloir. Ce n'est pas du tout la même chose et je trouve cela très déplaisant.

M. Angus: Vous avez raison. Quoi qu'il en soit, ce qui nous inquiète ce sont les petites compagnies aériennes, les petites entreprises de camionnage et même les petites compagnies de chemin de fer qui vont pousser comme des champignons. Il leur faudra s'assurer pour la responsabilité civile, il leur faudra des certificats et tout ce que le projet de loi leur impose.

Que se passera-t-il pendant le dernier vol, pendant le dernier transport sur route avant que cette compagnie ne fasse faillite? Quel que soit l'organisme chargé de l'inspection de sécurité et des accréditations, nous n'aurons jamais suffisamment de personnel pour surveiller chaque entreprise, regarder par-dessus l'épaule de chaque mécanicien pour nous assurer que telle ou telle pièce est remplacée à temps, etc. Sans réglementation, pressés par la concurrence, ne courrons-nous pas le danger de créer des problèmes de sécurité?

M. Benjamin: En allant au plus pressé.

M. Angus: C'est humain, vous décidez de faire encore un voyage avec le même jeu de pneus.

Le président: Monsieur Angus, voudriez-vous m'indiquer quelle disposition des projets de loi C-18 et C-19 rendront ce dernier voyage d'une compagnie au bord de la faillite encore plus dangereux que sous le régime actuel?

M. Angus: Je ne pense pas avoir à le faire, monsieur le président.

Le président: Je me demande vraiment où vous voulez en venir avec ce genre de questions, franchement. Il faut que nous fassions preuve d'un peu de discipline. Il serait bon de mettre les choses au point dès le début.

M. Angus: Monsieur le président, je me permettrais de vous rappeler que, hier et avant-hier, des députés du Parti conservateur qui ne sont pas membres de ce comité sont venus et ont posé des questions qui ne devraient l'être que dans le cadre de l'étude des rapports annuels. Un membre de ce comité a

[Texte]

if you are going to be strict, let us make sure it is balanced and not just go after us.

The Chairman: I am not after you or us or we and them. I said in the first two days we had interesting witnesses, the two railways and Air Canada, which are sort of different types of witnesses. Of course the CTC is also a peculiar type of witness. I said we were going to be much more open and more liberal; I even used the word "liberal" in interpretation of procedure—I said that. People did stray, I quite agree; but I really do not see the relevance of your question in terms of C-18 and C-19.

Mr. Angus: The preamble to C-18 says that safety will not be compromised.

The Chairman: Everyone has said that, and the Minister has said that.

Mr. Angus: That is right. What I am looking for from one of the agencies in Canada that currently exists and has a concern if not a responsibility about safety is whether there is a legitimate concern about that borderline operator who has been created out of C-18 or C-19, without some form of economic regulation, to ensure economic stability by that carrier, whether in fact there is a danger. That is the question I am putting to the president of the CTC.

Mr. Nielsen: There is no regulatory agency and no government department that is going to be able to achieve completely a level of safety for human beings that would be ideal.

Mr. Angus: I agree.

Mr. Nielsen: Your example is one of—you said it yourself—human nature. I can give you others from personal experience as a commercial flyer where the decision is made in the individual's head that he is going to cut corners. There is no inspector from whatever corner of government you might want to obtain that is going to be looking over the pilot's shoulder at 10,000 feet when he makes a stupid decision. So if you are looking for an ideal world, it does not exist. But the safety standards, insofar as the government has stated that they will be, will be maintained and the resources will be made available to achieve that objective.

Mr. Angus: I do not disagree with what you have said, Mr. Nielsen, but what I am looking for is does this act eliminate one of the excuses for those stupid decisions?

• 1040

Right now, where you have scheduled carriers, or a trucking company that has a viable operation, that is in the black, there is less incentive to cut as many corners. Let me put it that way. Once you take out those protections and you get a number of companies coming on board, cutthroat competition, cutting corners to stay alive as a business . . . that is what I am getting at. I realize, yes, we cannot have inspectors behind every pilot or behind every mechanic. That world does not exist anywhere. But there is a balance somewhere. That is what I am looking for. And use a flyer. Use somebody from northern Canada. I

[Traduction]

demandé quand les DASH-8 atterriraient à London. Si vous voulez être strict, soyez le mais pas seulement avec nous.

Le président: Ce n'est pas uniquement à vous que je m'adresse. J'ai dit qu'au cours des deux premiers jours, nous avons entendu des témoins intéressants, les représentants des deux chemins de fer et d'Air-Canada, qui étaient en quelque sorte des genres de témoins différents. Bien entendu, la CCT est également un genre particulier de témoins. J'ai dit que nous serions beaucoup plus ouverts et beaucoup plus libéraux; j'ai même utilisé le terme «libéral» pour mon interprétation de la procédure—je l'ai dit. Certains se sont fort écartés du sujet, je suis tout à fait d'accord. Mais je n'arrive pas du tout à voir le lien entre votre question et les projets de loi C-18 et C-19.

M. Angus: Dans le préambule du projet C-18, il est dit que rien ne compromettra la sécurité.

Le président: Tout le monde le dit, le Ministre l'a dit.

M. Angus: Exactement. Je demande simplement à un des organismes canadiens qui assument certaines responsabilités en matière de sécurité s'il n'est pas légitime de penser que certaines des compagnies créées en vertu des projets de loi C-18 et C-19, sans qu'une certaine forme de réglementation économique leur assure une certaine stabilité économique, ne va pas finir par poser des dangers. C'est la question que je pose au président de la CCT.

M. Nielsen: Aucun organisme de réglementation, aucun ministère ne parviendra jamais à créer des conditions de sécurité idéales pour les usagers.

M. Angus: Je suis d'accord.

M. Nielsen: Vous avez dit vous-même dans votre exemple que c'était humain. Je peux vous citer d'autres exemples, tirés de mon expérience professionnelle de pilote commercial, de pilotes décidant délibérément de prendre un risque. Vous aurez beau faire, vous n'aurez jamais d'inspecteur dans la cabine de pilotage pour empêcher un pilote de prendre un risque stupide à 10,000 pieds d'altitude. Si vous rêvez d'un monde idéal, il n'existe pas. Le gouvernement a fixé des normes de sécurité, et les ressources nécessaires pour les faire respecter seront mises en place.

M. Angus: Je ne suis pas du tout en désaccord avec vous, monsieur Nielsen, mais je me demande si cette loi prévient la prise de ces risques stupides?

Lorsque les transporteurs ou les compagnies de camionnage font de bonnes affaires, comme c'est le cas à l'heure actuelle, ils ont moins tendance à faire des économies de bouts de chandelles. Si ces protections disparaissent et si les compagnies se multiplient, il va falloir faire des économies de bouts de chandelles pour rester en vie et faire aux autres une concurrence à outrance . . . C'est là que je veux en venir. Je me rends bien compte qu'il n'est pas possible d'avoir un inspecteur par pilote ou par mécanicien. Ça ne se fait nulle part, mais il y a quand même un équilibre et c'est ce que je recherche. Et

[Text]

am sure you have seen situations where baling wire has been used to hold things together.

Mr. Nielsen: You are obviously, Mr. Angus, into the very meat of the decisions that have to be made by this committee and by Parliament in your study of this bill. It is not for me to say the bill should be amended to achieve what you feel should be safeguards. It is up to me and the members of CTC to implement once you give us the legislation.

Mr. Angus: One final question on this round. This is not anything to do with the philosophy of the bill, but on the actual words that are placed in part I, are there any problems with the wording that the CTC has in the sense of the clauses not doing what the intention is? Are there any things we as a committee should be looking at? Because part of our role at this level is to make sure the clauses of the bill meet the intent of the proposed act, as well as any other political agendas we may have. That is technically what we are supposed to be doing. Are there any clauses you think should be modified to be clearer, more precise, to give you the ability to do the work of the proposed legislation?

Mr. Nielsen: The proper thing to do there, Mr. Angus, is for CTC to draw its concerns to the attention of the Minister, and the Minister and the government consider those concerns and decide whether or not they will be implemented in the way of policy decisions.

Mr. Angus: Have you done that at this time, or are you going to be doing it?

Mr. Nielsen: I would expect it has been an ongoing process. As I said earlier, it has been.

Mr. Angus: Are there any outstanding issues that are still being discussed between the CTC and the Minister?

Mr. Nielsen: I have raised certain questions myself. I do not know whether they have been accepted or not as yet. I suppose they are outstanding. But I am satisfied they will be considered and decisions will be made upon them. We may see them and we may not.

Mr. Angus: I guess I find it in some ways hard to compare the two. We have received from a Crown corporation a list of amendments they deem appropriate to the bill. We as a committee have received it. Yet you are saying you as the head of an agency, or a commission, are not in a position—let me put it that way—to do the same thing with this committee, which is charged by the Parliament of Canada with reviewing these two pieces of proposed legislation to determine the most appropriate wording to recommend back to the Parliament of Canada for passage.

Mr. Nielsen: Certainly I would have no hesitation in making whatever disclosures may be made at this time. I believe I only raised one of the matters I had about two weeks ago. It is unreasonable, I suggest, to expect an answer in two weeks. That suggestion may result in the government proffering an amendment to the bill.

[Translation]

engager du personnel volant, quelqu'un du nord du Canada. Je suis sûr que dans certains cas on fait des réparations n'importe comment.

M. Nielsen: Il est clair, monsieur Angus, que vous avez mis le doigt sur les décisions cruciales que le Comité et le Parlement devront prendre en étudiant ce projet de loi. Ce n'est pas à moi de recommander l'amendement du projet de loi pour mettre en place les garanties que vous jugez nécessaires. Par contre, une fois le projet adopté, c'est aux membres de la CTC de le mettre en oeuvre.

M. Angus: Une dernière question. Elle n'a rien à voir avec la philosophie du projet de loi mais avec le libellé de la partie I. Le texte pose-t-il des problèmes pour la CTC en ce sens qu'il ne correspond pas aux objectifs fixés? Aimeriez-vous attirer l'attention du Comité sur certaines choses? Nous devons en effet nous assurer que les articles du projet de loi traduisent bien les objectifs voulus. Y a-t-il des articles qui devraient être modifiés, précisés, selon vous?

M. Nielsen: Monsieur Angus, ce que la CTC doit faire, c'est attirer l'attention du ministre sur les points qui la préoccupent et le ministre et le gouvernement devraient décider quel sort réserver à ces observations.

M. Angus: L'avez-vous déjà fait ou allez-vous le faire?

M. Nielsen: Je suppose que cela se fait constamment. Comme je l'ai dit tout à l'heure, on l'a déjà fait.

M. Angus: Est-ce qu'il y a encore des points dont la CTC a discuté avec le ministre, qui ne sont pas réglés?

M. Nielsen: J'ai soulevé moi-même certaines questions mais je ne sais pas quelles décisions ont été prises. Je suppose qu'elles n'ont pas encore été prises. Je suis toutefois convaincu que mes questions seront étudiées et que des décisions seront rendues, qu'on nous communiquera ou qu'on ne nous communiquera pas d'ailleurs.

M. Angus: En un sens, je trouve les deux difficiles à comparer. Nous avons reçu d'une société de la Couronne la liste des amendements qu'elle propose au projet de loi. Les membres du comité ont reçu cette liste. Pourtant vous qui êtes le président d'un office ou d'une commission, vous nous dites que vous ne pouvez pas faire la même chose pour ce comité que le Parlement du Canada a chargé d'étudier ces deux projets de loi en vue de déterminer le libellé le plus approprié et de recommander l'adoption de ces projets de loi au Parlement.

M. Nielsen: Je suis tout à fait prêt à vous dire tout ce que vous voulez savoir. Je pense que j'ai soulevé une des questions il y a une quinzaine de jours environ. Je suppose qu'on ne peut pas s'attendre à recevoir une réponse dans les quinze jours. Le gouvernement présentera peut-être un amendement à ce projet de loi à la suite de ma proposition.

[Texte]

• 1045

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. It is 10.45 a.m. and we have three more witnesses. I must say I am going to usurp the prerogative of the Chair and ask some specific questions on Bill C-18 and Bill C-19. I think they are within the purview of the CTC in particular.

It has come up before and it has to do with rail line abandonment and the recent decision of the Smiths Falls rail line abandonment. The decision there, and I am quoting I think it was the Railway Transport Committee, who pointed out that:

Current legislation would not seem to enable a railway company to cease freight operation on a railway line in which there is also an existing declared passenger service.

I would like Mr. Nielsen or one of your officials to elaborate on this decision. Do you think in view of the rail line abandonment procedures in this legislation that it is possible to amend Bill C-18 to allow a railway to abandon a line for freight operations only leaving VIA Rail to own and operate the line for passenger service?

Mr. Nielsen: Excuse me, was the decision made after a public hearing?

The Chairman: Yes.

Mr. Nielsen: I will ask Mr. Heads to comment not on the decision, because I am not aware of its date or whether there is still the possibility of an appeal or whatever other steps may be taken, but I will ask Mr. Heads to answer generally the question with respect to the mechanics.

Mr. Heads: Mr. Chairman, you have just read from the decision on the Smiths Falls subdivision.

The Chairman: That is right.

Mr. Heads: The statement you have read is of course correct, and that is the position at the moment. I am not quite sure as to the precise legal significance of the change under Bill C-18 and I am wondering if I could ask Mrs. Bloodworth to comment on it from the legal standpoint.

Ms Bloodworth: Mr. Chairman, there are provisions in Bill C-18 that will allow for transfer of obligations from a carrier that presently operates a branch line to a new short line, presumably. There would be nothing in those provisions to prevent VIA being the company that offered to buy the line. However, I do not think the bill itself specifically contemplates VIA getting it and only operating a passenger service, but I think VIA's position is that it is only empowered to operate a passenger service. I think in Canadian Pacific's submission, there were specific amendments recommended to perhaps clarify that particular situation.

The Chairman: That is where it came up, I think, when they were here before us.

Also on branch lines, under existing legislation grain-dependent lines are protected. Are there other railway lines protected by prohibition orders, and if so, where?

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Angus. Il est 10h45 et il nous reste encore trois témoins. Permettez-moi d'usurper les prérogatives de la présidence pour poser sur les projets de loi C-18 et C-19 quelques questions précises qui concernent la CTC en particulier.

C'est une question qui a déjà été posée et qui concerne l'abandon de voies ferroviaires et la décision récente de fermer la ligne de Smith Falls. Permettez-moi de vous citer le passage pertinent du compte rendu du Comité des transports ferroviaires.

La loi actuelle ne semble pas permettre à une société ferroviaire de mettre fin au transport de marchandises sur une ligne qui sert également au transport de voyageurs.

J'aimerais que M. Nielsen ou l'un de ses collaborateurs m'explique plus longuement cette décision. Vu les dispositions de la loi relative à l'abandon des lignes, est-il possible d'amender le projet de loi C-18 pour permettre à une société ferroviaire de mettre fin au transport de marchandises et de laisser VIA Rail assurer le service voyageurs?

M. Nielsen: La décision a-t-elle été prise à l'issue d'une audience publique?

Le président: Oui.

M. Nielsen: Je demanderais à M. Heads de ne pas commenter la décision. J'ignore en effet à quelle date elle a été rendue et s'il y a des possibilités d'appels ou d'autres mesures. Je lui demanderai toutefois de vous répondre de façon générale.

M. Heads: Monsieur le président, vous venez de lire la décision relative à la ligne secondaire de Smith Falls.

Le président: C'est juste.

M. Heads: C'est en effet la décision qui a été rendue pour l'instant. Je ne sais pas exactement quelles sont les implications juridiques de ce changement aux termes du projet de loi C-18. M^{me} Bloodworth pourrait peut-être nous le dire.

Mme Bloodworth: Monsieur le président, certaines dispositions du projet de loi C-18 permettent à un transporteur qui exploite une ligne secondaire de transférer ses obligations à l'exploitation d'une nouvelle ligne courte, en principe. Il n'y a rien dans le projet de loi qui empêcherait VIA de racheter cette ligne. Néanmoins, je ne pense pas que le projet de loi envisage le rachat de cette ligne par VIA et l'exploitation d'un service voyageurs. Par contre, VIA ne peut assurer que le service voyageurs. Dans la requête du CP, figuraient certains amendements destinés à clarifier la situation.

Le président: Je pense que c'est là que j'en ai entendu parler, lorsque le CN a comparu devant nous.

La loi actuelle protège également les lignes secondaires qui assurent le transport des céréales. Est-ce qu'il y a d'autres lignes de chemin de fer qui sont protégées de la même façon? Lesquelles?

[Text]

Mr. Heads: To the best of my knowledge, the non-grain lines which the growers are not allowed to abandon at the moment I think are all under orders of the Canadian Transport Commission.

The Chairman: Those are the grain-dependent ones.

Mr. Heads: No, I am talking about the non grain-dependent.

The Chairman: And where are they? Could you provide the committee with that information another time?

Mr. Heads: Yes, certainly.

The Chairman: Then under subclause 171(6) of Bill C-18, any branch line application that has been more than three years prior to the date that this act comes into force must be reconsidered after the act comes in.

Let us just assume that January 1, 1988 is the date when this act comes into force. Approximately how many branch lines would fall within this category and where are they located? If you do not have the information right now, I would appreciate your providing it.

Mr. Nielsen: I would think that would be the most sensible thing, Mr. Chairman. We may have it.

• 1050

Mr. Heads: I have the information available on the status of all non-prairie branch lines on which applications have been received. This list indicates what the status is of every line where an abandonment has not been authorized.

The situation you have described in subclause 171.(6) is for compulsory review every three years. At the moment we are in the situation where we have a compulsory review after five years or earlier, if the case may so arise.

The piece of paper I have here indicates the present status, as I indicated, on all branch lines, including applications to abandon. There is no reason that I should not make this available to the committee.

The Chairman: I think it would expedite matters if we could have that. I will circulate it to members.

Both railways have of course presented their briefs and have complained about the change in the process for rail line abandonment. They say that excluding overhead costs is going to put them at a very real disadvantage. I just wonder if you have any opinion as to whether their claims are reasonable or valid in terms of their interests in rail line abandonment.

Mr. Heads: Yes, Mr. Chairman. The position at the moment is that the new bill is going to disallow two types of costs, which are allowed at the moment—the cost of costing and certain overhead costs related to supervision and administration. I think the appropriateness or otherwise of that is a policy issue on which I should not comment. However, I could give the committee some idea of the amount of money involved, because the decision made on this is not in fact going to involve a very heavy amount of money.

[Translation]

M. Heads: Autant que je sache, les lignes non céréalières que les cultivateurs ne peuvent abandonner pour l'instant relèvent toutes de la Commission canadienne des transports.

Le président: Vous parlez de celles qui assurent le transport des céréales?

M. Heads: Non, je parle des autres.

Le président: Et desquelles s'agit-il? Pourrez-vous nous donner des détails plus tard?

M. Heads: Oui, certainement.

Le président: En vertu de l'article 171(6) du projet de loi C-18, une fois que la loi entre en vigueur, il faut procéder au réexamen de toutes demandes d'abandon d'exploitation d'une ligne secondaire si plus de trois ans se sont écoulés.

Supposons que la loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 1988. Pouvez-vous me dire à peu près combien de lignes secondaires tombent dans cette catégorie et où elles sont situées? Si vous n'avez pas les informations sous la main, j'aimerais que vous nous les fassiez parvenir.

M. Nielsen: Je pense que ce serait la solution la plus sage, monsieur le président. Nous avons peut-être ces informations.

M. Heads: J'ai ici les informations relatives aux lignes secondaires pour lesquelles des requêtes ont été présentées, ailleurs que dans les Prairies. Lorsque l'abandon n'a pas été autorisé, la liste précise l'état de chaque ligne.

La situation dont parle l'article 171(6) concerne le réexamen automatique au bout de trois ans. Pour l'instant, nous avons un réexamen automatique au bout de cinq ans ou plus tôt, si c'est nécessaire.

La liste que j'ai sous les yeux, comme je viens de vous le dire, donne tous les détails sur les lignes secondaires, y compris les demandes d'abandon. Je ne vois pas pourquoi vous ne pourriez pas en avoir une copie.

Le président: Je pense que ça faciliterait les choses. Je vais la faire passer aux membres.

Bien entendu, les deux sociétés ferroviaires ont présenté leurs mémoires et se sont plaintes de la modification de la méthode à suivre pour l'abandon de lignes. Elles ont déclaré que les frais généraux les placeraient dans une situation nettement défavorisée. Ces compagnies sont soucieuses d'abandonner des lignes ferroviaires, et j'aimerais savoir si vous pensez que leurs demandes sont raisonnables ou valables.

M. Heads: Oui, monsieur le président. Aux termes du nouveau projet de loi, il y a deux sortes de frais qui ne sont plus déductibles—les frais d'établissement des coûts et certains frais généraux de surveillance et d'administration. Il s'agit-là d'une question politique sur laquelle je m'abstiendrai de faire des commentaires. Néanmoins, j'aimerais vous donner une idée des sommes que cela représente, car la décision n'entraînera pas en fait des dépenses considérables.

[Texte]

The Chairman: While you are looking for that information, I will throw out another question.

I mentioned the Staggers Act, and I had a question about research on CLRs. Has there been any research on CLRs? Some other witnesses told us this is a very unique provision. I think a witness told us—one of the railways—that they did not think there was any other jurisdiction where there was such a creature.

Mr. Nielsen: There have been no studies within the CTC that I am aware of.

The Chairman: Have there been any studies in the United States that you are aware of on the potential . . . or have they even contemplated the CLR situation?

Mr. Jacobs: I am not aware of them having considered it.

Ms Bloodworth: No. I think as was expressed by others, and certainly by the Minister when he was here, this legislation follows the American in some respects, but not in others. Certain of the problems are unique to Canada, one of which is the fact we have far more captive shippers. I am therefore not aware that it was something that was particularly considered in the United States, although some shippers in the United States are looking for more competitive access at the present time.

The Chairman: Mr. Angus touched on this in regard to the coal association's brief. It brings up again an area that has already been mentioned. I know it is going to confront the committee as we go down this track and road of transportation reform, and it has to do with this final offer of arbitration in confidential contracts.

Looking at the coal brief, and there is another element to this, they point out—and I think they are the only ones so far to pointed it out:

. . . the final offer arbitration procedure is rather vague in negotiating a confidential contract. Under the proposed legislation, final offer arbitration can only be used in negotiating a confidential contract if both parties agree.

Now, from your knowledge in CTC—especially Mr. Heads, he has been here before—is that your interpretation of that section?

Mr. Nielsen: We will get Miss Bloodworth to respond to that, Mr. Chairman.

Ms Bloodworth: I think they may be referring to mediation. Mediation requires agreement by both parties, but final offer does not require agreement by both parties to start.

• 1055

The Chairman: Well, I hope that is right. But there is another element on this, which I think is confusing. It is certainly confusing to me. In terms of third party appeals on confidential contracts, is it the third party appealing because—and I think this was touched perhaps by Mr. Benjamin—that party feels aggrieved of a confidential contract, or is the third party appealing the confidential contract? It is one of the parties thereto, if you understand what I mean.

[Traduction]

Le président: Pendant que vous cherchez cette information, j'en profite pour vous poser une autre question.

J'ai parlé de la loi Staggers et j'ai une question concernant la recherche sur les TLC. Est-ce qu'on a fait une recherche sur les TLC? D'autres témoins nous ont dit qu'il s'agissait là d'une disposition unique. Un témoin des chemins de fer nous a dit que cela n'existait nulle part ailleurs.

M. Nielsen: Autant que je sache, la CTC n'a fait aucune étude là-dessus.

Le président: Mais y a-t-il eu des études faites aux États-Unis sur le potentiel . . . est-ce qu'ils ont déjà envisagé la possibilité de TLC?

M. Jacobs: Je ne pense pas.

Mme Bloodworth: Non. Comme d'autres l'ont dit, et comme l'a dit le ministre lui-même lorsqu'il a comparu, la loi suit le modèle américain à certains égards, mais pas à tous égards. Nous avons des problèmes uniques au Canada, en particulier celui des expéditeurs captifs. Je ne pense donc pas que la chose ait été étudiée aux États-Unis, même si certains expéditeurs américains souhaitent voir grandir la concurrence.

Le président: M. Angus a abordé la question relativement au mémoire de l'Association des producteurs de charbon. Ce qui ramène une question qui a déjà été mentionnée. C'est une question que le Comité devra à nouveau étudier dans le cadre de la réforme du système des transports. Il s'agit de l'offre finale d'arbitrage dans les contrats confidentiels.

Dans leur mémoire, les producteurs de charbon font remarquer—et ils sont les seuls à le faire—que

la procédure d'arbitrage finale est plutôt vague si l'on négocie un contrat confidentiel. Aux termes du projet de loi, on ne peut y avoir recours pour négocier un contrat confidentiel que si les deux parties sont d'accord.

D'après votre expérience à la CCT—je m'adresse à vous en particulier, monsieur Heads—est-ce que vous interprétez l'article de la même façon?

M. Nielsen: Nous demanderons à mademoiselle Bloodworth de répondre à la question, monsieur le président.

Mme Bloodworth: Je pense qu'ils parlaient peut-être de médiation. Pour la médiation, il faut l'accord des deux parties, pas pour l'offre finale.

Le président: Bon, c'est juste, j'espère. Mais il y a un autre aspect, qui prête à confusion, du moins pour moi. Dans le cas d'appels provenant de tiers à l'égard de contrat confidentiel, un tiers peut-il interjeter appel parce que—et je crois que M. Benjamin a effleuré la question—il se sent lésé par un contrat confidentiel, ou bien un tiers peut-il en appeler du contrat en soi? Sera-t-il considéré comme l'une des parties, si vous me comprenez bien?

[Text]

Ms Bloodworth: Yes, it is the first statement. He is not appealing the confidential contract to which he is a party; he is appealing his own rate, and he feels aggrieved that his rate is wrong, because of a confidential contract.

Mr. Ouellet: A supplemental.

The Chairman: Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: We could continue and question the witnesses for certainly another hour or more, but other witnesses have been called in for this morning, and I want some guidance from the chairman in this regard. If we are going to start a second round of questions—and there is a new member who has just arrived... What is your decision, Mr. Chairman? Frankly, I think it is unfair that we proceed the way we are currently proceeding.

The Chairman: What is unfair?

Mr. Ouellet: For the people who have been called in earlier and expect to appear.

The Chairman: There are three more witnesses, you are quite correct. If members direct their attention to C-18 and C-19, one of the witnesses, I would think, could be 10 minutes, if less, if you have read the brief. These people, the CTC, are a rather important agency that in their present state or whatever new state are going to be very involved in the implementation, as Mr. Nielsen says, in making this legislation work. If members have legitimate and relevant questions, they should exhaust...

It is not a question of being unfair. We have the witnesses, and I think we will be able to get through the witnesses by noon, which is what we are aiming for. It is an inconvenience for some members to sit here, but if they have the interest in the legislation, I hope they will put up with that inconvenience. There is certainly no attempt at unfairness. I certainly think, though, more questions have to be directed on C-18 and C-19.

Frankly, talking about unfairness, Mr. Ouellet, all the questions asked this morning were very interesting, but I think there are some elements specific to C-18 and C-19 that members have to start to address, and I am amazed they have not. Perhaps members in the second round were going to do it. I wait and listen to all members' questions before I intervene.

Mr. Ouellet: I am not talking about your own questions, I am talking about the questions that have been asked by my colleague on the left, and I just witnessed one who is raising his hand to start a second round of questions. That is the reason I am asking your advice.

The Chairman: We are here until 1 p.m., and I hope we are going to get through all the witnesses.

Mr. Ouellet: I just wanted to let you know that if you are going to continue to recognize people who have already spoken, I want to be recognized as well.

The Chairman: I certainly will. The last question, in view of all this discussion, and perhaps the member was going to take

[Translation]

Mme Bloodworth: C'est la première hypothèse qui est exacte. L'appel ne pourra porter sur le contrat confidentiel dont il est une partie contractante; il devra porter sur le tarif, advenant que l'appelant se sente lésé par ce tarif, imposé en vertu d'un contrat confidentiel.

M. Ouellet: Question complémentaire.

Le président: Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Il est évident que nous pourrions continuer à interroger les témoins une heure de plus, mais on a fait venir d'autres témoins ce matin, voilà pourquoi je demande l'opinion de la présidence à cet égard. Si nous devons commencer un deuxième tour—et il y a un député qui vient tout juste d'entrer... Quelle est votre décision, monsieur le président? A vrai dire, je trouve injuste que nous procédions comme nous le faisons en ce moment.

Le président: Injuste pour qui?

M. Ouellet: Pour les gens qu'on a fait venir plus tôt et qui s'attendent à témoigner.

Le président: Il y a trois autres témoins, vous avez raison. Si les membres se limitent aux projets de loi C-18 et C-19, l'un des témoins prendrait une dizaine de minutes, sinon moins, si vous avez lu son mémoire. Il faut dire que la commission dans sa forme actuelle ou le nouvel office sera des plus impliqués dans l'application de la loi, comme M. Nielsen l'a dit, pour que les choses marchent bien. Si les députés ont des questions légitimes et pertinentes, ils devraient épuiser...

Il ne s'agit pas d'être injuste. Les témoins sont là; je crois bien que nous pourrions terminer leur interrogatoire d'ici midi; c'est ce que nous escomptons. Cela semble déplaire à certains membres de siéger ici, mais s'ils ont l'intérêt du projet de loi à coeur, ils vont se montrer indulgents, j'espère. On n'essaie nullement d'être injuste. Je crois bien toutefois que les questions doivent porter sur les projets de loi C-18 et C-19.

Franchement, en parlant d'injustice, monsieur Ouellet, toutes les questions posées ce matin étaient des plus intéressantes, mais il y a des aspects précis des projets de loi C-18 et C-19 sur lesquels les membres devraient s'arrêter, ce qu'ils n'ont pas fait jusqu'ici, et ce qui m'étonne. Espérons qu'ils le feront au cours du deuxième tour. J'écoute les questions des députés avant d'intervenir.

M. Ouellet: Je ne parle pas des questions que vous avez posées, mais de celles qui ont été posées par mon collègue à ma gauche, et il y a quelqu'un qui vient de signaler qu'il veut prendre part au deuxième tour. Voilà pourquoi je requiers votre avis.

Le président: Nous pouvons siéger jusqu'à 13 heures, et j'espère bien que nous aurons alors terminé l'interrogatoire des témoins.

M. Ouellet: Je voulais simplement vous dire que, si vous cédez la parole à ceux qui l'ont déjà eue, je veux avoir mon tour aussi.

Le président: Certes, je vous l'accorderai. Dans l'optique de la discussion, la dernière question, que le député a peut-être

[Texte]

it on a second round, was because of the state of the legislation and a new agency being created, what adjustment procedures is the commission contemplating to protect and help those employees of the CTC who are going to be adversely affected in a change from the CTC to the National Transportation Agency?

Mr. Nielsen: The planning with respect to that aspect is not yet complete, but is well advanced. As you know, the Public Service Commission has built in provisions for dealing with employees who are moving about.

With respect to the commissioners themselves, mathematics alone would tell you that there are going to be some who will be remaining and some who will not be. The policy decision with respect to dealing with that situation has not yet been made, but is very much under active consideration now.

• 1100

I do not know whether that is a satisfactory answer or not, but it is all I can tell you right now because we have not advanced far enough.

The Chairman: I think Mr. Heads has the answer. Before he gives that answer, my last question. As Mr. Heads well knows, under this legislation collective rate making is prohibited by C-18 except for joint-line rates. I would like to know what the experience has been over the last five years in terms of how many applications you have had for joint-line rates and where have they been granted?

Mr. Nielsen: This is Mr. Jacobs, I believe, tariff.

Mr. Jacobs: Joint-line rates are rates negotiated between one or more carriers and a shipper. I am not aware of any case where we have been approached to set a joint-line rate other than—

The Chairman: Can you tell me how many of these creatures, how many of these . . . ?

Mr. Jacobs: I think about one-quarter of the traffic moves under joint lines. That is domestic. The international traffic on top of that is also a form of joint-line rate.

The Chairman: Fine, Mr. Heads, then you have the answer or part of an answer to an earlier question.

Mr. Heads: Yes, thank you, Mr. Chairman. In the annual report of the CTC for 1985, appendix B, table 12 gives full details of all the non-prairie branch lines, all the non-grain branch lines subsidized, and the amounts of the claims made by the railways for each of these lines. This will be additional information to supplement what I have already given to the clerk.

In respect of the proposed changes in the costing arrangements, the amount of money paid in branch-line subsidies is of course now very much reduced since the Western Grain Transportation Act was passed. In 1985, the total amount of money claimed by the railways for branch-line subsidies was

[Traduction]

l'intention de soulever au deuxième tour, a trait au nouvel office créé par ce projet de loi; quelles mesures d'adaptation la Commission envisage-t-elle afin de protéger et de secourir les employés de la commission qui seront lésés par la transformation de la CCT en ONT?

M. Nielsen: A cet égard, les plans ne sont pas entièrement dressés, mais ils sont bien avancés. Comme vous le savez, la Commission de la Fonction publique a émis des directives à l'égard des employés qui doivent être mutés.

En ce qui a trait aux commissaires, les chiffres mêmes vous font voir que tous ne pourront demeurer en poste. Jusqu'ici aucune décision n'a été prise à ce sujet, mais elle est activement étudiée à l'heure actuelle.

Je ne sais pas si c'est une réponse satisfaisante ou non, mais c'est tout ce que je puis vous dire à l'heure actuelle, parce que nous ne sommes pas encore assez loin.

Le président: M. Heads doit avoir la réponse à cela, mais avant qu'il nous la donne, je voudrais vous poser une dernière question. M. Heads sait certainement qu'aux termes de cette loi, la tarification collective est interdite à l'exception des tarifs de lignes communes. J'aimerais savoir, d'après votre expérience des cinq dernières années, combien de demandes il y a eues de tarifs de lignes communes et où ils ont été octroyés?

M. Nielsen: Monsieur Jacobs est le spécialiste des tarifs, je crois.

M. Jacobs: Les tarifs de lignes communes font l'objet de négociations entre un ou plusieurs transporteurs et un expéditeur. Nous n'avons pas été pressentis, à ma connaissance, pour fixer un tarif de lignes communes si ce n'est . . .

Le président: Pouvez-vous me dire combien de ces entités, combien de ces . . . ?

M. Jacobs: Environ un quart du trafic est acheminé par lignes communes. Il s'agit là du trafic interne, mais le trafic international qui s'y ajoute représente également une forme de tarif de lignes communes.

Le président: Très bien, monsieur Heads, vous avez donc la réponse ou une partie de la réponse à une question précédente.

M. Heads: Oui, je vous remercie, monsieur le président. Dans le rapport annuel de 1985 de la CCT, à l'annexe B, le tableau 12 fournit tous les détails sur les embranchements autres que ceux des Prairies, tous les embranchements subventionnés du trafic autre que celui des céréales et les montants des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires pour chacune de ces lignes. C'est là une information supplémentaire pour compléter ce que j'ai déjà donné au greffier.

En ce qui concerne les propositions de modifications aux ententes sur les coûts, les sommes versées en subventions d'embranchements sont bien entendu considérablement réduites depuis l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. En 1985, la somme totale réclamée par les chemins de

[Text]

just under \$20 million, in fact, \$19.9 million. This related predominantly to lines outside the Prairies, but there were a few non-grain lines in the Prairies as well covered by that.

As a ballpark figure of guidance to the committee, if the changes in the legislation were implemented, the amount of the subsidy payment would probably fall, I would think, in the range of \$3 million to \$5 million. However, with the provisions of the new legislation it would in fact be far easier for railways to abandon branch lines promptly. I think the net effect of the loss the railways would suffer from the costing proposed as against the costing as it exists at the moment would, under the new scenario, be very considerably less than the figure I have just quoted.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Ouellet, do you want further questions? I see Mr. Benjamin.

Mr. Ouellet: Are you starting a second round?

The Chairman: Mr. Benjamin put his hand up.

Mr. Ouellet: All right. I would like to ask about clause 56 of the bill; it deals with the list of arbitrators. It says:

The agency shall, from time to time, in consultation with the representatives of shippers and carriers, establish a list of persons . . .

What does the agency have in mind for consultations in relation to carriers? I guess it will be easy to make the consultations and come up with an appropriate list. Who do you intend to consult, and who do you consider should be giving advice as representatives of the shippers?

Mr. Nielsen: I do not know the answer to that. Ms Bloodworth, do you?

Ms Bloodworth: You are quite correct, Mr. Ouellet, shippers are a little more difficult because of their numbers. There are certainly major shipping organizations in the country, I am sure, with an interest in being consulted, who would represent many shippers. I am sure there are also shippers who individually would express an interest. There has been no decision made, but I cannot imagine that any shipper who expressed an interest would not be listened to if they had some advice they wanted to provide with regard to the list.

• 1105

Mr. Ouellet: In your mind, how many should be on the list?

Mr. Nielsen: Of what?

Mr. Ouellet: How many? You intend to form a list of how many people?

Mr. Nielsen: Enough to deal with the current and anticipated work, I would imagine. It would be something like an eligible list established in the civil service.

[Translation]

fer pour les subventions aux embranchements était d'un peu moins de 20 millions de dollars, 19,9 millions de dollars plus précisément. Cette somme portait essentiellement sur les lignes ferroviaires autres que celles des Prairies, mais certaines lignes non céréalières des Prairies étaient également couvertes par cette entente.

Si la loi est modifiée comme prévu, je pense, pour donner au Comité un chiffre approximatif, que le montant des subventions s'établirait probablement entre trois millions et cinq millions de dollars. Mais avec les dispositions de la nouvelle loi, les compagnies ferroviaires auraient beaucoup moins de difficultés à fermer rapidement les embranchements. La perte sèche enregistrée par les compagnies ferroviaires avec le nouvel établissement des coûts serait considérablement moindre, je crois, que le chiffre que je viens de citer, si les choses se passent comme prévu.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Monsieur Ouellet, avez-vous d'autres questions? Je vois que M. Benjamin me fait signe.

M. Ouellet: Est-ce que vous commencez le second tour?

Le président: M. Benjamin a levé la main.

M. Ouellet: Bon. J'aimerais poser une question sur l'article 56 du projet de loi qui traite de la liste d'arbitres, je cite cet article:

L'Office établit, en consultation avec des représentants des expéditeurs et des transporteurs, une liste de personnes qui . . .

Comment l'Office prévoit-il les consultations avec les transporteurs? Il serait facile, j'imagine, de procéder aux consultations et de présenter une liste adéquate. Qui avez-vous l'intention de consulter, et qui d'après vous devrait conseiller en tant que représentant des expéditeurs?

M. Nielsen: Je ne connais pas la réponse à cette question. Est-ce que vous pouvez y répondre, madame Bloodworth?

Mme Bloodworth: Vous avez tout à fait raison, monsieur Ouellet, c'est un peu plus difficile avec les expéditeurs, en raison de leur nombre. Il existe certainement dans ce pays de grandes organisations d'expéditeurs qui tiennent à être consultées et qui représenteraient un grand nombre d'expéditeurs, mais il y a également des expéditeurs qui voudraient être consultés individuellement. Aucune décision n'a été prise, mais j'ai peine à m'imaginer qu'un transporteur qui manifesterait son intérêt ne serait pas entendu pour l'établissement de la liste.

M. Ouellet: Combien de personnes cette liste devrait-elle comprendre, à votre avis?

M. Nielsen: De quoi?

M. Ouellet: Combien de personnes figureraient sur cette liste?

M. Nielsen: Un nombre suffisant pour régler les affaires en cours et anticipées, j'imagine. Ce serait une liste de gens

[Texte]

Mr. Ouellet: Well, as you can see from this, there might be some shippers in some parts of the country who might feel prejudiced by this. Are you going to have a list per region? I understand there is a clause which says it might be a list by mode of transportation. But would there also be a list per region? I am asking these questions because I think if it is not well spelled out we might have to bring in a series of amendments. Maybe it is not necessary. I think it would be useful to know from the agency what they intend to do.

Mr. Nielsen: Subclause (2) tells me, Mr. Ouellet, that a separate list may be established for each or any mode of transportation. That makes sense to me, because of the expertise it might be necessary for arbitrators to have in order to deal with questions from time to time. I can see no problem with that. As Ms Bloodworth said, if a shipper has ideas about who should be on that eligible list, then their views would surely be taken into account.

You are very familiar with that, in regard to your past responsibilities in establishing eligible lists—people who install specialized equipment . . . a special eligible list of contractors for that purpose. It is the same here.

Mr. Ouellet: In some legislation, though, they are quite specific in terms of the numbers of people who could be on the list. In the labour field, for instance, when you consult . . . In fact, the unions want more than consultation; they want to be sure that those they recommended are appointed.

I think large shippers would certainly make strong recommendations. What I am concerned about is that they might be captive shippers; they might be shippers from a remote area of the country who would have a very keen interest in this regard. How can we assure that their input would be considered—not only considered but acted upon?

Mr. Nielsen: Well, it is entirely at the discretion of the committee and of Parliament as to whether or not the clause is amended, which would limit the number of people who could be placed on any such list. I would suggest, though, that you would want to think very carefully before doing that, because there is no way of knowing right now just how busy that aspect of the operation of the act is going to be. Placing a limitation on the number of people who can be placed on such a list might hamstring the function of the NTA in trying to carry out the wishes of Parliament in administering the act.

Mr. Ouellet: What kind of guarantee could you give that you will accept on this list people from every region of the country?

Mr. Nielsen: I think without writing it into the legislation, I cannot conceive of a national agency and the individuals in it not being very sensitive to the regional interests of the areas

[Traduction]

auxquels on pourrait faire appel, comme dans la Fonction publique.

M. Ouellet: Mais comme vous pouvez en juger d'après cela, il y a des transporteurs dans certaines parties du pays qui pourraient considérer que cela leur porte préjudice. Avez-vous une liste par région? Il y a une clause, paraît-il, d'après laquelle la liste serait établie par mode de transport, mais y aurait-il également une liste par région? Si je pose ces questions, c'est parce que je crois que si la question n'est pas bien étudiée, nous pourrions être obligés de proposer une série d'amendements. Peut-être n'est-ce pas nécessaire. Il serait bon que l'Office nous fasse connaître ses intentions.

M. Nielsen: D'après le paragraphe (2), l'Office peut établir une liste d'arbitres pour chaque mode de transport. Cela me paraît logique, en raison des connaissances spécialisées dont les arbitres pourraient avoir besoin pour traiter de certaines questions. Je n'y vois pas d'objection. Comme le disait M^{me} Bloodworth, si un transporteur tient à inviter une personne de son choix qui devrait figurer sur la liste des arbitres, on tiendrait certainement compte de son opinion.

Vous connaissez certainement bien cette question, compte tenu du rôle que vous avez joué dans l'établissement de listes de personnes admissibles—des gens qui installent un équipement spécialisé . . . Une liste spéciale d'entrepreneurs à cette fin. Dans le cas d'arbitres, cela se passe de la même façon.

M. Ouellet: Mais dans certaines lois, il est précisé combien de personnes peuvent figurer sur la liste. C'est ainsi que pour les problèmes de travail et main-d'oeuvre, par exemple, lorsque vous consultez . . . Les syndicats, en fait, ne veulent pas se contenter d'être consultés, ils veulent être certains de la nomination de ceux qu'ils recommandent.

Les grands expéditeurs auraient certainement de vigoureuses recommandations à faire. Ce qui me préoccupe, c'est qu'il peut s'agir d'expéditeurs dépendants, établis dans une région éloignée du pays et qui auraient un intérêt bien précis sur ce point. Comment pouvons-nous nous assurer qu'il sera non seulement tenu compte de leur opinion, mais qu'ils seront entendus?

M. Nielsen: C'est au Comité et au Parlement de décider si l'article sera ou non modifié, ce qui limiterait le nombre de gens qui pourraient faire partie d'une liste de ce genre. Je vous recommanderai toutefois de bien y réfléchir, car il n'y a pas moyen, à l'heure actuelle, de savoir quelle activité engendrera l'application de la loi. Limiter le nombre de gens qui figurent sur cette liste risque d'entraver l'application de la LNT et la volonté du Parlement pour l'administration de cette loi.

M. Ouellet: Comment pouvez-vous nous garantir que cette liste contiendra des gens de chaque région du pays?

M. Nielsen: Même si la loi ne le stipule pas, je ne puis imaginer qu'un organisme national et ceux qui en font partie seront insensibles aux intérêts des régions où les problèmes

[Text]

where problems have to be resolved under the provisions of this act. As an internal administrative decision, the CTC set up the western division because of such sensitivity.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Nielsen, gentlemen and madam, the legislation provides for what is called a reverse onus test. In this country we are experiencing a contest under another piece of legislation, the Western Grain Transportation Act, in which the reverse onus test is being used for the very first time ever, I think. There is an application before the RTC on variable rates from CN and three or four private grain companies. This test is being used in transportation hearings, whenever they start.

We have been hearing many complaints over the reverse onus test from people who feel it just will not work. Two of the prairie wheat pools have decided not to appear because it is impracticable and they feel the deck is stacked in favour of the applicant under a reverse onus test. The analogy has been used that it is like phoning the police and you have to prove that a crime has been committed before they will investigate.

Rural municipalities and dozens of individuals have written to the commission to oppose variable rates. They have to come to prove they are innocent but they do not have the resources to prove their case. They do not have lawyers, researchers and statisticians, and the reverse onus test puts such an inordinate onus upon those who feel aggrieved and wish to oppose a certain action.

In the application of the legislation, assuming it passed as is, do you see any means at all by which the regulatory agency can somehow even out the contest in terms of those who feel aggrieved or wish to oppose a certain action, for example, variable rates, or any other reverse onus test applied in other sections of Bill C-18?

We are already getting a fair volume of criticism about it from all over western Canada on this issue. It seems to me we are making ourselves a heck of a lot of trouble in the future by using this reverse onus procedure.

Mr. Nielsen: There is a public hearing, as I am sure you are aware, into the whole question of variable rates. It commences on March 23, and the first place it will be stopping is Regina. Perhaps Mr. Jacobs might attempt an answer to the very succinct question you have left with us, Mr. Benjamin.

Mr. Jacobs: I cannot get too deeply into this, of course, because it is *sub judice*. As for your analogy of this reverse onus with the police investigation not being done until you have proven the crime, I think this is more a case of the sentence not being handed down until you have proven the crime. The investigation is being done. The section of WGTA is now being handled similar to section 23, which you could

[Translation]

doivent être résolus conformément aux dispositions de cette loi. C'est parce qu'elle y était sensible et à la suite d'une décision administrative interne que la CCT a mis sur pied la division de l'Ouest.

M. Ouellet: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Nielsen, madame et messieurs, la loi prévoit ce que l'on appelle le déplacement du fardeau de la preuve. Nous assistons, dans ce pays, à la concurrence d'une autre loi, à savoir la Loi sur le transport du grain de l'Ouest dans laquelle le déplacement du fardeau de la preuve est utilisé, je crois, pour la première fois. Le CN et trois ou quatre compagnies céréalières privées ont adressé au CTC une demande de taux variables et le déplacement du fardeau de la preuve sera appliqué dans les audiences qui auront lieu.

Nous avons entendu beaucoup de réclamations sur ce déplacement du fardeau de la preuve de la part de gens qui le jugent inapplicable. Deux des coopératives de blé des Prairies ont décidé à cause de cela de ne pas comparaître parce qu'avec le déplacement du fardeau de la preuve, les cartes sont biseautées, à leur avis, en faveur du demandeur. On a dit de cette mesure qu'elle équivalait à téléphoner à la police lorsqu'un crime a été commis et à en apporter les preuves pour que celle-ci consente à faire une enquête.

La Commission a reçu des lettres de municipalités rurales et de dizaines d'individus en protestation aux taux variables. Ils doivent venir prouver qu'ils sont innocents, mais ils n'ont pas les ressources nécessaires pour le faire, ils n'ont ni avocats, ni attachés de recherche et statisticiens, et le déplacement du fardeau de la preuve impose une charge considérable à ceux qui se sentent lésés et veulent s'y opposer.

Si l'on prend pour hypothèse que le projet de loi sera adopté tel quel, existe-t-il, à votre avis, des moyens pour l'organisme de réglementation de rétablir la justice pour ceux qui se considèrent lésés ou veulent s'opposer à certaines mesures, par exemple celle des taux variables ou tout autre déplacement du fardeau de la preuve appliqué dans d'autres articles du projet de loi C-18.

Dans tout l'ouest du Canada, cette mesure a provoqué une levée de boucliers. J'ai l'impression qu'en décidant de cette procédure de déplacement du fardeau de la preuve, nous sommes mis dans un beau guêpier.

M. Nielsen: Vous n'ignorez certainement pas qu'à partir du 23 mars il va y avoir une série d'audiences publiques sur cette question des taux variables, le premier endroit étant Regina. M. Jacobs pourrait peut-être essayer de répondre à la question très concise que vous nous avez posée, monsieur Benjamin.

M. Jacobs: Je ne peux naturellement pas vous donner de détails là-dessus puisque l'affaire est pendante. Quant à votre comparaison du déplacement du fardeau de la preuve avec l'enquête policière qui ne peut commencer que lorsque le crime a été prouvé, il serait plus exact, il me semble, de parler d'un jugement qui ne serait rendu qu'une fois le crime prouvé. On procède à l'enquête et l'article de la Loi sur le transport du

[Texte]

also call a reverse onus using that line, because a shipper who feels the public interest is being hurt and so on is called upon to make a case to show that the public interest is being damaged. The commission investigates it, of course. A case has to be made against the carrier in that instance and I think here the investigation is looking for a case to show that these variable rates are damaging the public interest. So it is kind of similar.

• 1115

Now the first year at WGTA was the other way around and that was because it was the first year. The carrier who tried to introduce a variable rate had to show there were cost savings and everything. I think that only lasted one year.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Jacobs: Now it is very similar to section 23 or the new section 59; that is still in there, that language.

Mr. Benjamin: It just seems to me that it flies in the face of natural justice. If you have a case you present it, then it is up to others who do not like it to pick enough holes in it that the application can be thrown out.

I visualize a group of individual farmers who are faced with the task of trying to take on a major railway and three or four large grain companies in order to show how this is going to hurt them, when they do not have access to the statistics and the wherewithal that the applicant has. It is just such an unbalanced procedure as to make it almost pointless to come to a CTC hearing under a reverse-onus test.

Anyway, Mr. Nielsen, I hope you and your staff will look at this in terms of some elements of natural justice and if you have some feelings about it I hope you will get them to the Minister and see if some improvement cannot be made. If the government insists on a reverse-onus test, at least some improvement should be made so that the side that is objecting has a better chance of being able to present their case in some kind of equality with the ones who are making the application. It is also very discriminatory, I think, but that is a matter of opinion.

Mr. Nielsen, you said that the two priorities in the legislation as far as you are concerned are the national interest and the regional interest. I agree with you on that. Under the legislation that provides for competitive line rates, would you see it to be in the national or a regional interest if Conrail or Burlington Northern, who have a capacity four, five, six times in excess of that of Canadian Pacific or Canadian National in volume of scale of movements and what not—just the economies of scale and a lower cost structure than either of the Canadian railroads—are able to come in with a competitive line rate to take coal, let us say, out of southern Alberta across the line at Coutts to Burlington Northern, haul it west to Seattle or Tacoma instead of Vancouver, or haul it east to

[Traduction]

grain de l'Ouest est traité de la même façon que l'article 23, que vous pouvez aussi considérer comme un déplacement du fardeau de la preuve, car un transporteur qui considère qu'il y a préjudice à l'intérêt public, etc., doit comparaître pour prouver que l'intérêt public a été lésé. La Commission, bien entendu, fait une enquête. Dans ce cas, il faut constituer un dossier contre le transporteur et l'enquête tentera de démontrer que ces taux variables sont contraires à l'intérêt public. C'est donc un cas assez semblable.

Pendant la première année de l'application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, c'est le contraire qui s'est passé, justement parce que c'était la première année. Le transporteur qui a essayé d'introduire un taux variable a dû prouver qu'il y avait économie, entre autres. Je crois que cela n'a duré qu'une année.

M. Benjamin: C'est exact.

M. Jacobs: C'est maintenant très semblable à l'article 23 ou au nouvel article 59 où les mêmes thèmes sont repris.

M. Benjamin: Il me semble que cela bat en brèche la justice naturelle. Si vous faites une proposition, c'est aux autres qui ne l'approuvent pas d'y trouver suffisamment de défauts pour que la demande puisse être rejetée.

J'imagine le groupe d'agriculteurs qui se trouve en conflit avec une grande compagnie ferroviaire et trois ou quatre grandes compagnies céréalières et qui va devoir montrer combien il a été lésé alors qu'il ne peut se procurer les statistiques et qu'il n'a pas à sa disposition les moyens nécessaires. C'est une entreprise si malaisée qu'avec le système de déplacement du fardeau de la preuve, il en devient presque absurde de se présenter à une audience de la CCT.

J'espère cependant, monsieur Nielsen, que vous et votre personnel examinerez cette question à la lumière de la justice élémentaire et s'il vous semble que celle-ci est lésée, j'espère que vous en ferez part au ministre et chercherez à redresser la situation. Si le gouvernement insiste sur le déplacement du fardeau de la preuve, il conviendrait tout au moins d'y apporter certaines améliorations afin que la partie qui a des objections soit en meilleure position pour plaider sa cause et se trouve mieux placé par rapport à ceux qui font la demande. C'est également un cas notoire de discrimination, à mes yeux, et c'est là affaire d'opinion.

Monsieur Nielsen, vous dites que vous voyez dans la loi deux priorités, à savoir l'intérêt national et l'intérêt régional, je suis d'accord avec vous sur ce point. Avec une loi qui prévoit des prix de lignes concurrentiels, vous semblerait-il de l'intérêt national ou régional si Conrail ou *Burlington Northern*, qui sont quatre, cinq ou six fois plus importants que le CP ou le CN, qui peuvent donc réaliser des économies d'échelle et dont la structure des prix est inférieure à celle des compagnies ferroviaires canadiennes, pouvaient appliquer des prix de lignes concurrentiels pour l'acheminement, par exemple, du charbon de l'Alberta du sud jusqu'à Coutts où passe une ligne du *Burlington Northern*, le transporter vers l'ouest jusqu'à Seattle ou Tacoma au lieu de Vancouver ou vers l'est jusqu'à Minnea-

[Text]

Minneapolis or Chicago instead of via Winnipeg or Windsor or wherever, because it is \$1 or \$2 or a few dollars a tonne cheaper?

Do you foresee where the legislation would allow the commission to say that this is not in the national interest and disallow it, or at least disallow the portion of the competitive line rates that are on tracks in Canada? Would you have that authority, or do you just have to accept them; they are filed and that is it?

Mr. Nielsen: I cannot answer the jurisdiction part of the question under the new legislation. I will ask Ms Bloodworth to do that in a moment. I can see a relationship between the question you have just asked and the one that was raised at the outset of this session by Mr. Ouellet, with respect to the powers of the Governor in Council. In the final analysis, that is the body that has to make the large decisions about what is and what is not in the national interest.

• 1120

So I would think it would be the body that would decide whether or not it is in the national interest to have Canadian grain seek a European market and follow traditional routes, or break entirely new ground to find markets down by the Mississippi waterway, since that would be such an enormous decision to make. I will ask Ms Bloodworth to respond with respect to the jurisdiction of NTA to make that kind of decision.

Mr. Benjamin: In the case of whether it is grain or coal or anything else, you are right and the Governor in Council has the final say. They can overrule, add to or delete. But I am asking you if you feel that the legislation would allow the CTC to do that as a first step? If the Governor in Council decided to overrule something, that is entirely their prerogative, but do you feel that the CTC, or the new regulatory agency in its own right, would have that authority under this legislation to prohibit or amend a competitive line rate if they felt that it was not in the national or regional interest?

Mr. Nielsen: It is not for me or for CTC or the new NTA to express that opinion, but it is our responsibility to tell you whether or not we feel that we have jurisdiction and that is what I asked Ms Bloodworth to do.

Ms Bloodworth: The legislation, as it is drafted, sets out the conditions applicable to competitive line rates and where they are available in the legislation. It does not give an agency the discretion to decide when they are available and under what conditions. The discretion of the agency is limited to determining the compensation if the parties do not agree. With the way that the clauses are drafted, there is no overriding power for the agency to interfere.

Mr. Benjamin: In the event of an objection being filed, for example, if CP objected to a CLR that Burlington Northern negotiated with XYZ coal company and there is a hearing, would you have the authority to rule as to the validity of the CLR within Canadian boundary?

[Translation]

polis ou Chicago au lieu de passer par Winnipeg ou Windsor ou ailleurs, parce que cela lui revient à 1\$, 2\$ ou quelques dollars moins cher par tonne?

Quel article de la loi invoquera la Commission pour dire que l'intérêt national est lésé et interdire cela, ou tout au moins interdire la portion de prix de ligne concurrentiels qui s'applique au parcours canadien? Avez-vous ce pouvoir, ou devez-vous vous contenter d'accepter ces prix, de les prendre pour fait accompli?

M. Nielsen: Je ne peux vous donner de réponse en ce qui concerne notre compétence aux termes de la nouvelle loi, mais je vais demander à M^{me} Bloodworth de le faire sous peu. Votre question nous ramène un peu à celle qu'a posée M. Ouellet au début de la séance à propos des pouvoirs du gouverneur en conseil. C'est ce dernier qui doit, en fin de compte, décider ce qui est dans l'intérêt national et ce qui ne l'est pas.

C'est donc lui, me semble-t-il, qui doit décider s'il est dans l'intérêt national de chercher un marché européen pour les céréales canadiennes et de suivre les voies traditionnelles, ou si l'on veut totalement changer et aller chercher des marchés le long du Mississippi, ce qui représenterait une énorme décision. Je demanderais à M^{me} Bloodworth de répondre au sujet de la compétence de l'Office national des transports en la matière.

M. Benjamin: Qu'il s'agisse de céréales, de charbon, ou de toute autre chose, vous avez tout à fait raison de dire que c'est le gouverneur en conseil qui a le dernier mot. Il peut renverser, ajouter ou abroger. Ce que je vous demande, c'est si vous estimez que la loi permettrait à la CCT elle-même de le faire. Si le gouverneur en conseil décide de renverser quelque chose, c'est sa prérogative, mais estimez-vous que la CCT, ou le nouvel organisme de réglementation, puisse lui-même, soit habilité par la loi à empêcher ou à modifier un prix de ligne concurrentiel s'il estime qu'il n'est pas dans l'intérêt national ou régional?

M. Nielsen: Ce n'est ni à moi ni à la CCT ni au nouvel office de donner cet avis, mais il nous appartient de vous dire si nous estimons ou non que nous avons compétence en la matière, et c'est ce que j'ai demandé à M^{me} Bloodworth de faire.

Mme Bloodworth: Le projet de loi, dans sa forme actuelle, énonce les conditions applicables aux prix de ligne concurrentiels et précise où cela s'applique. Cela ne donne pas à l'office de pouvoir discrétionnaire lorsqu'il s'agit de décider quand et dans quelles conditions les accorder. Son pouvoir discrétionnaire se limite à déterminer l'indemnisation si les parties ne sont pas d'accord. Étant donné la façon dont les articles sont rédigés, l'office n'a pas de pouvoir suprême d'ingérence.

M. Benjamin: Au cas où quelqu'un fasse opposition, par exemple, si le CP contestait un prix de ligne concurrentiel négocié par Burlington Northern avec la société charbonnière XYZ et qu'il y avait une audience, seriez-vous habilités à

[Texte]

Ms Bloodworth: There is no power to object because the conditions set out in the legislation specify exactly when and where a competitive line rate is available. If you have met the conditions in the legislation, there is no power for someone to object to the agency. I guess they could argue that somebody had not met one of the conditions statutorily, but that is the only power in the present draft of the bill.

Mr. Benjamin: Under Bill C-19, I know there are still negotiations going on between the provinces, the territories and the federal government about the whole application of a national extra-provincial trucking legislation. Will there be a role for the new transportation agency to play in an enforcement of any agreed upon rules and regulations regarding extra-provincial trucking and a uniform safety code? For example, even though the number of hours worked is in the Canada Labour Code, it has not been applied to truckers and there is a great deal of concern, particularly in the United States, with the number of hours truckers have been driving and the very severe safety hazard.

• 1125

Whatever powers the agency would have, you have a conflict with the Canada Labour Code or the Ministry of Labour. Will the agency have any jurisdiction in this? Will it be left up to some other separate agency or representatives of the provinces and the federal authority in extra provincial trucking? What role do you see for NTA in this?

Mr. Nielsen: I imagine the several matters you have raised would be the subject of negotiations with the provinces going on now. Would that not be so, Margaret?

Ms Bloodworth: That is correct, Mr. Nielsen. At present trucking is regulated by the provinces with one exception, the exemption for the Newfoundland bus service; it is regulated by the commission and under the legislation, as drafted. That would not change.

The power would still be with Governor in Council to an exempt an extra-provincial undertaking from Bill C-19. Then it would come under the new national transportation agency for economic regulation. I do not know of any plans about that. The provinces and the federal government have proceeded in this way by negotiation.

Mr. Benjamin: I find it a little strange. We are dealing with a piece of legislation in the provinces and territories and the federal government has not reached agreement yet. How are you going to have a national extra-provincial trucking act in operation when they cannot agree on a lot of items? I wonder if Bill C-19 should not just be set aside until all those agreements have been arrived at.

The Chairman: That is about it.

[Traduction]

rendre une décision sur la validité de ce prix dans le contexte canadien?

Mme Bloodworth: Il n'y a pas de possibilité d'opposition, étant donné que les conditions énoncées dans la loi spécifient très précisément quand et où un prix de ligne concurrentiel est applicable. Si vous satisfaisiez aux conditions prévues à la loi, personne ne peut venir présenter une objection à l'office. J'imagine que l'on peut prétendre que quelqu'un n'a pas satisfait à l'une des conditions statutaires, mais c'est tout ce que l'on pourrait faire dans le cadre de ce projet de loi.

M. Benjamin: Pour le projet de loi C-19, je sais que les négociations sont encore en cours entre les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral sur toute l'application d'une loi nationale extraprovinciale sur le camionnage. Le nouvel office des transports aura-t-il un rôle à jouer dans l'application de certains règlements convenus touchant le camionnage extraprovincial et un code de sécurité unique? Par exemple, bien que le nombre d'heures de travail se trouve dans le Code canadien du travail, cela n'a pas été appliqué aux camionneurs, et beaucoup s'inquiètent, particulièrement aux États-Unis, du nombre d'heures pendant lesquelles conduisent les camionneurs et des très gros risques que cela représente.

Quels que soient les pouvoirs de l'office, il y a un conflit avec le Code canadien du travail ou le ministère du Travail. L'office aura-t-il une compétence quelconque dans ce domaine? Laissera-t-on cela à un autre organisme ou aux représentants des provinces, ainsi qu'au gouvernement fédéral? Quel rôle jouera à votre avis l'Office national des transports dans ce domaine?

M. Nielsen: Je suppose que ces différentes questions font l'objet des négociations actuellement en cours avec les provinces. N'est-ce pas, Margaret?

Mme Bloodworth: C'est exact, monsieur Nielsen. À l'heure actuelle, le camionnage est réglementé par les provinces, à une exception près, les services d'autocars à Terre-Neuve, qui sont réglementés par la commission aux termes de la loi. Cela ne changerait pas.

Le gouverneur en conseil aurait toujours le pouvoir de soustraire une entreprise extra-provinciale à l'application du projet de loi C-19. Elle relèverait alors du nouvel Office national des transports pour la réglementation économique. Je n'ai pas entendu parler de projet à ce sujet. Les provinces et le gouvernement fédéral procèdent par négociation.

M. Benjamin: Je trouve cela un peu étrange. Nous étudions là un projet de loi qui doit s'appliquer aux provinces et aux territoires, mais le gouvernement fédéral n'est pas encore parvenu à une entente à ce sujet. Comment allez-vous réussir à appliquer une loi nationale sur le camionnage extra-provincial, alors que les intéressés ne sont pas d'accord sur de nombreux points? Ne serait-il pas préférable de laisser le projet de loi C-19 de côté en attendant que les ententes soient conclues?

Le président: Votre tour est à peu près terminé.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I make a point to you? In light of the questioning we had earlier with Mr. Nielsen and his staff, I would like to suggest . . . It could be dealt with at an early steering committee, or if the committee wants to agree now I think it would be an excellent idea if we invited the Canadian Aviation Safety Board to appear before the committee at some point before we get to clause by clause.

The Chairman: That is obviously something we can discuss in the steering committee. Thank you very much.

Mr. Belsher, I understand you and Mr. Cochrane have a few short questions.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. My apologies for getting here late, but I was trying to finalize a report in another committee.

In the briefs we have had from the two railways, there is obviously an impact on their revenues. Ability to manage is something which is very important. I use the term "ability to manage" in the decision-making process of being permitted to go ahead when they have made application to do certain things. In the bills we now have, can you make any suggestions about where we might be able to speed up the decision-making process? The bill does have a speed up from what it has been in the past, but are there other areas where we could be putting them in? Have you addressed that?

Perhaps you would say it does not work to your advantage to volunteer time. To be fair to the railways, it is going to have an impact on the revenue. By the same token, that is passed on to the general public and the shippers. It is to everybody's advantage to have faster turn-around times.

Mr. Nielsen: I think a similar question was asked in previous proceedings. As I recall, it was answered by the Minister and by Margaret. There are shortcuts built into the NTA. If any more can be built in and retain the thrust of the legislation, that is your job and Parliament's job.

Mr. Belsher: We might have to volunteer some for you.

Mr. Nielsen: If we have any bright ideas to assist you, we shall do it.

Mr. Belsher: Have you any opinion as to whether we could make it captive traffic, rather than captive shippers. If they were suggesting it, they think it is to their advantage. Have you studied that suggestion in any depth?

• 1130

Mr. Nielsen: No.

Mr. Belsher: That instead of captive shipper, we talked about captive traffic. In other words, they were saying that if there is a good highway system and the trucking industry is as strong as it is across the country, captive shipper right now is spelled out if there is one rail line going past a given point.

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, étant donné la période de questions que nous avons eue avec M. Nielsen et ses collaborateurs, je suggérerais—et l'on pourra en rediscuter sous peu en comité directeur, à moins que le Comité ne soit prêt à le faire tout de suite—que nous invitions le Bureau canadien de la sécurité aérienne à comparaître devant le Comité avant que nous ne passions à l'étude article par article.

Le président: C'est évidemment quelque chose dont nous pourrions discuter en comité directeur. Merci beaucoup.

Monsieur Belsher, je crois que M. Cochrane et vous avez quelques petites questions à poser.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Excusez-moi d'être arrivé en retard, mais j'essayais de mettre la dernière touche à un rapport dans un autre comité.

D'après les mémoires que nous avons reçus des deux compagnies de chemins de fer, il semble évident que cette loi aura une incidence sur leurs recettes. Il est très important d'être en mesure de gérer son affaire. Quand je dis «être en mesure de gérer», c'est au sens de prendre des décisions, d'être autorisé à agir lorsqu'on a demandé de faire certaines choses. Pourriez-vous nous suggérer les amendements que nous pourrions apporter à ces projets de loi pour accélérer le processus décisionnel? Il semble qu'il y ait déjà une accélération prévue, mais n'y aurait-il pas d'autres domaines dans lesquels on pourrait accélérer les choses? Y avez-vous réfléchi?

Peut-être direz-vous que vous n'avez pas avantage à accélérer les choses. Il faut tout de même reconnaître que ces projets de loi vont avoir une incidence sur les recettes des chemins de fer et que c'est finalement sur le grand public et les expéditeurs que cela retombera. Tout le monde a donc avantage à ce que le processus soit accéléré.

M. Nielsen: Je crois qu'on a déjà posé une question similaire à d'autres occasions. Si je me souviens bien, c'est le ministre et Margaret qui y ont répondu. Il y a déjà des façons d'accélérer les choses qui sont prévues dans la loi. Libre à vous et au Parlement de trouver encore d'autres façons d'accélérer le processus sans modifier l'intention de la loi.

M. Belsher: Nous serons peut-être obligés de vous en suggérer.

M. Nielsen: Si nous avons des idées à ce sujet, nous vous les signalerons.

M. Belsher: Savez-vous si nous pourrions remplacer les expéditeurs captifs par un trafic captif? Si c'est ce que suggèrent les compagnies, c'est parce qu'elles pensent que cela les avantagerait. Avez-vous étudié à fond cette suggestion?

M. Nielsen: Non.

M. Belsher: Au lieu de parler d'expéditeur captif, nous avons parlé de trafic captif. Autrement dit, ils ont prétendu que s'il y a un bon système d'autoroutes et si l'industrie du camionnage est forte comme elle est censée l'être au pays, l'expéditeur captif est présentement éliminé si une ligne de chemin de fer va au-delà d'un certain point.

[Texte]

Mr. Jacobs: Although there may be a fantastic highway system and five truckers.

Mr. Belsher: Yes. Right.

Mr. Jacobs: Yes, I understand.

Mr. Benjamin: Then there are no captive shippers.

Mr. Belsher: No, but in the legislation as it is now, it is a captive shipper.

Mr. Jacobs: Yes, and it only requires that they be captive intermodally in the rail mode.

Mr. Nielsen: Yes, but the question was whether or not this commission has done any studies on it.

Mr. Jacobs: Not that I am aware of.

Mr. Belsher: Okay. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: My question is very brief, and I think Mr. Benjamin alluded to it earlier. The act obviously calls for headquarters to be in Ottawa. Is there an intention, in spite of the fact that there will be adjustments in your staff level, to centralize some of the authority in the regions?

Mr. Nielsen: The question was asked a little earlier, Mr. Cochrane and my response was that we are going as far as we can with anticipatory planning now in anticipation that Parliament will be passing the legislation. We have not reached the stage yet where firm decisions have been made with respect to anything other than a headquarters. But I stated the assurance that whatever structures were designed and put in place for the new NTA, they would be so designed very much bearing in mind the national and regional interests at all times.

Mr. Cochrane: So the philosophy behind your planning is such that there is a role to play that should perhaps be co-ordinated from places in the country other than Ottawa.

Mr. Nielsen: Well, that is certainly the nature of our country and the nature of my thinking and the nature of everything we do. I think it is reflected in certain areas of the bill too.

Mr. Cochrane: That is my main concern. Thank you.

The Chairman: Okay. Fine. I do not see any other questions at the moment.

Mr. Benjamin: Can I have one quickie?

The Chairman: Very quick.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, concerning the matter of the Smiths Falls subdivision that was raised earlier, in October of 1984 Mr. Mazankowski set up a Rail Action Task Force, and in this matter of transfer of property, particularly in the instance as between Canadian National and VIA Rail, they posed an excellent question and then answered it themselves, saying it was ridiculous for the taxpayers to be paying a second time for something they already owned. You transfer a hunk

[Traduction]

M. Jacobs: Même s'il y avait un système d'autoroutes fantastique, et cinq camionneurs.

M. Belsher: Oui. C'est exact.

M. Jacobs: Je comprends.

M. Benjamin: A ce moment-là, il n'y a pas d'expéditeur captif.

M. Belsher: Non, mais il y a un expéditeur captif dans la loi telle qu'elle existe actuellement.

M. Jacobs: Oui, et elle exige qu'il soit un captif intermodal seulement dans le système ferroviaire.

M. Nielsen: C'est exact, mais il s'agissait de savoir si, oui ou non, la commission avait fait des études à ce sujet.

M. Jacobs: Pas à ma connaissance.

M. Belsher: Très bien. Je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Ma question sera très brève, et M. Benjamin y a fait allusion un peu plus tôt, je crois. La loi demande évidemment que les sièges sociaux soient à Ottawa. En dépit du fait qu'il y aura des rajustements au niveau de votre personnel, avez-vous l'intention de centraliser une partie de votre autorité dans les régions?

M. Nielsen: La question a été posée plus tôt, monsieur Cochrane, et j'ai répondu que nous allons aussi loin que possible dans notre planification anticipée, en prévoyant que le Parlement adoptera la loi. Nous ne sommes pas encore rendus au point où des décisions fermes ont été prises concernant quoi que ce soit, sauf pour le siège social. J'ai donné la garantie que, quelle que soit la structure conçue pour le nouvel Office national des transports, elle tiendra certainement compte des intérêts nationaux et régionaux.

M. Cochrane: Par conséquent, derrière cette planification, il y a ce principe voulant que le rôle à jouer devrait peut-être être coordonné ailleurs qu'à Ottawa.

M. Nielsen: Cela tient certainement compte de la nature de notre pays, de ma façon de penser et de tout ce que nous faisons. On le retrouve également dans certains articles du projet de loi.

M. Cochrane: C'est qui me préoccupait surtout. Je vous remercie.

Le président: Très bien. Je crois que personne d'autre a demandé la parole pour le moment.

M. Benjamin: Puis-je poser une courte question?

Le président: Très rapidement.

M. Benjamin: Monsieur le président, on a parlé plus tôt de la subdivision de Smiths Falls. M. Mazankowski a créé en octobre 1984 un groupe de travail sur le service ferroviaire, et au sujet du transfert de propriété, surtout entre le CN et VIA Rail, le groupe a soulevé une excellente question, pour y répondre ensuite. Il a dit qu'il était ridicule que les contribuables payent une deuxième fois ce qui leur appartenait déjà. Vous avez transféré une large portion des voies du CN à VIA

[Text]

of CN track to VIA Rail and CN wants money for it, which has to come from the taxpayers. Why should the taxpayers pay a second time? They already own it.

The other issue that came to light was in the transfer of railway property, particularly railway stations. The railway wants payment for the station. It is something that is already owned.

Under the legislation, do you see where the NTA could say in approving or ordering a transfer of such property, particularly in the case of Crown agencies, would you have the authority to say then there shall be a payment of \$1 just to make it legal and that is it, in order to avoid payment a second time?

For example, Mr. Nielsen, as you will recall, it occurred when VIA Rail was stuck with \$77 million, \$50 million of it equipment from CNR rolling stock, which was already paid for by the taxpayers once, owned by the taxpayers, and then got stuck a second time for \$77 million. In fact, the Rail Task Action Force thought some innovative bookkeeping could handle it. Would the new agency have some authority to deal with this kind of situation?

Mr. Nielsen: I would think not, but I am not certain. I will ask Ms Bloodworth to answer it. I would think not. You might want to reflect on the desirability of that happening.

• 1135

Ms Bloodworth: I will just make two points in response to that. There is in section 174 a general power, when companies do not agree on a transfer under the abandonment provisions, for the agency to set the price if the companies do not agree. That is subject to certain regulations that require Governor-in-Council approval. That is general, not VIA specific or Crown corporation specific.

I am aware of one case before the CTC where that was raised. It was in the hearing on cost of capital in which VIA made the point that they should be charged for certain things because they were CN and it was government owned. The position the CTC took at that time was that it was a matter of government policy and not a matter for the CTC to determine; that it was really a matter for the government to decide between its Crown corporations, what it felt was appropriate policy.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Nielsen and your officials who are with you today. We look forward to seeing you another time when we are talking about the annual report or whatever annual report will be before the standing committee. Thank you very much.

Mr. Nielsen: Thank you.

The Chairman: Colleagues, I would like to welcome the officials from C-I-L. Mr. Sandford, as business manager of the agriculture productivity services of C-I-L, would you please identify who is with you at the table?

[Translation]

Rail, et le CN veut de l'argent pour ce transfert, de l'argent qui vient des contribuables. Pourquoi ceux-ci devraient-ils payer une deuxième fois? Les lignes leur appartiennent déjà.

L'autre question qui a été soulevée, c'est le transfert de la propriété ferroviaire, surtout des gares de chemins de fer. La compagnie de chemins de fer veut de l'argent pour ses gares. Là encore, c'est la même situation.

En vertu de la loi, où croyez-vous que l'Office national des transports pourrait dire, en approuvant ou en demandant un transfert de tels biens, surtout dans le cas de sociétés d'État, qu'il a le pouvoir de demander un paiement de 1\$ pour rendre la transaction légale, afin d'éviter de payer une deuxième fois?

Vous vous souviendrez par exemple, monsieur Nielsen, que cela s'est produit lorsque VIA Rail a dû payer 77 millions de dollars, dont 50 millions pour le matériel roulant du CN, qui avait déjà été payé une première fois par les contribuables, qui leur appartenait, mais pour lequel on a dû payer une deuxième fois 77 millions de dollars. De fait, le groupe de travail sur le service ferroviaire était d'avis qu'il était possible de régler la question par une comptabilité innovatrice. Est-ce que le nouvel office aurait le pouvoir de régler ce genre de situation?

M. Nielsen: Je ne crois pas, mais je n'en suis pas certain. Je vais demander à M^{me} Bloodworth de vous répondre. Je ne crois pas. On pourrait peut-être se demander si c'est souhaitable.

Mme Bloodworth: Je vais simplement faire deux remarques à ce sujet. L'article 174 prévoit que lorsque les sociétés ne sont pas d'accord pour qu'il y ait cession en vertu des dispositions d'abandon, l'office a le pouvoir de fixer un prix si les sociétés ne s'entendent pas. Cette question est soumise à certains règlements qui exigent l'approbation du gouverneur en conseil. Il s'agit d'une disposition générale, qui ne vise pas précisément VIA Rail ou une société d'État.

Je sais que la question a été soulevée auprès de la CCT dans un cas. Il s'agissait d'une audience sur les coûts des immobilisations, alors que VIA prétendait qu'on devait lui imputer certains montants puisqu'elle faisait partie du CN et que la société appartenait au gouvernement. La CCT a décidé à l'époque qu'il s'agissait d'une question de politique gouvernementale qu'elle ne pouvait régler. Le gouvernement devait décider de la politique à suivre à l'égard de ses deux sociétés d'État.

M. Benjamin: Je vous remercie.

Le président: Je remercie très sincèrement M. Nielsen et les hauts fonctionnaires qui l'accompagnent. Nous espérons pouvoir vous rencontrer de nouveau lorsque nous étudierons le rapport annuel en comité permanent. Merci beaucoup.

M. Nielsen: Je vous remercie.

Le président: Chers collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux représentants de la C-I-L. M. Sandford est directeur des services de productivité agricole à la

[Texte]

You have been here listening and I know we did take perhaps a little longer with the CTC, but frankly I thought that since you are in the transportation business perhaps might not mind listening to some of the answers. It might help you in some of your procedures before the old agency and the new agency. They were special witnesses.

Your brief has been circulated to members. Our staff has dissected it and will dissect it further. I think members have looked at it to a point, but perhaps you could identify who is with you and give an overview of your brief.

We have three other witnesses this morning, the Canadian Chemical Producers Association and the Canadian Manufacturers Association.

As members are aware, you have an interesting summary on the last page that puts it very succinctly, but you want to say more than that. You are certainly for the bill, as I understand it, without qualifications. So I will not say anything more. If you could introduce who is with you and give us an overview of the brief, then I will throw it open to questions and we will just see if we can catch up some lost time. If not, for the information of members, we obviously go to 1 p.m. Some members have made luncheon engagements at 12.30 p.m., and that is unfortunate. The Chair will look at this thing at 12.15 p.m. to see just where we are so that you will not have to sit here needlessly. We have five witnesses this afternoon and we may go into the night, as we have done many times.

• 1140

Mr. Angus: Please say "evening".

The Chairman: Evening. So take it away, Mr. Sandford, please.

Mr. D.S. Sandford (Business Manager, Agriculture Productivity Services, C-I-L Inc.): Thank you, Mr. Chairman. I would like to add that in addition to the submission we have made, we have also provided you with a video tape outlining C-I-L's position on *Freedom to Move*, which we hope the standing committee will review at some further time.

As a matter of introduction, I would like to introduce the people who have joined with the panel today: Neil Cattermole, transportation manager for our agriculture business in London, Ontario; Stephen Cash, logistics manager for our sulphur products business in Toronto; and Peter Benjung, transportation development co-ordinator for our forest products business located in Montreal.

You have before you a team from C-I-L who have been actively involved in the consultative process regarding *Freedom to Move* and Bills C-18 and C-19. We wish to make

[Traduction]

C-I-L. Voulez-vous, s'il vous plaît, identifier les personnes qui ont pris place à vos côtés?

Vous avez écouté nos délibérations, et je sais que nous avons peut-être accordé un peu plus de temps à la CCT, mais j'ai pensé que, vu que vous êtes dans le domaine des transports, vous n'auriez pas d'objection à écouter certaines réponses. Elles pourront peut-être vous aider à faire la transition entre l'ancien office et le nouveau. Il s'agissait de témoins spéciaux.

Nous avons distribué votre mémoire aux membres du Comité. Notre personnel a disséqué ce mémoire et continuera de le faire. Je crois que les députés l'ont lu à ce moment-ci, mais vous pourriez peut-être nous en donner les points saillants.

Nous devons entendre trois autres témoins ce matin, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques et l'Association des manufacturiers canadiens.

Ainsi que les députés le savent, vous donnez à la dernière page un résumé intéressant et très succinct, mais vous voulez élaborer un peu. Vous êtes certainement en faveur du projet de loi, si j'ai bien compris, sans aucune réserve. Je ne vais pas en dire davantage. Si vous voulez bien présenter les personnes qui vous accompagnent et nous donner les grandes lignes du mémoire, je donnerai ensuite la parole aux députés, et nous verrons si nous pouvons rattraper un peu le temps perdu. Sinon, pour la gouverne des membres du Comité, nous allons évidemment prolonger la séance jusqu'à 13 heures. Certains ont déjà des rendez-vous pour le déjeuner, à 12h30, et c'est dommage. Le président verra où nous en sommes à 12h15, afin que nous ne prolongions pas sans nécessité cette séance. Nous devons entendre cinq témoins cet après-midi, et la séance pourrait se prolonger jusque dans la nuit, comme cela s'est produit déjà à plusieurs reprises.

M. Angus: S'il vous plaît, dites plutôt «la soirée».

Le président: La soirée. Vous pouvez commencer, monsieur Sandford.

M. D.S. Sandford (directeur commercial, Service de productivité agricole, C-I-L Inc.): Je vous remercie, monsieur le président. Permettez-moi d'ajouter qu'en plus du mémoire que nous vous avons promis, nous vous avons également donné une bande magnétoscopique montrant quelle est la position de la C-I-L sur le document *Aller sans entraves*. Nous espérons que le Comité permanent prendra connaissance de cette bande à un certain moment.

Je voudrais tout d'abord présenter les personnes qui m'accompagnent aujourd'hui: Neil Cattermole, directeur des transports pour nos activités agricoles à London, Ontario, Stephen Cash, directeur de la logistique pour nos produits sulfureux à Toronto, et Peter Benjung, coordonnateur de l'expansion des transports pour nos produits forestiers à Montréal.

Vous avez devant vous une équipe de la C-I-L qui s'est occupée activement du processus de consultation concernant le document *Aller sans entraves* et les projets de loi C-18 et

[Text]

our position on these bills clear from the outset. We wish the bills to be passed into law, as drafted, as soon as possible.

C-I-L maintains that the bills will ultimately enhance employment prospects in Canada, restore and improve Canadian competitiveness in world markets, and improve Canadian transportation efficiency by promoting competition.

Transportation safety will be further improved by the measures and actions driven by these bills. We believe public interest decisions should be financed from general revenues and not by cross-subsidization from other shippers at the expense of industry or railway viability.

We believe the transportation industry should be required to conduct its commercial business in the same way as other industries. C-I-L has arrived at these positions only after a great deal of discussion and study of the issues. C-I-L in many ways is a microcosm of Canadian business, employing more than 6,700 people in 178 locations in Canada.

We manufacture and transport everything from packaged greenhouse film and paints to bulk fertilizers and chemicals in all parts of Canada.

Mr. Benjamin: And shotgun shells.

Mr. Sandford: C-I-L is made up of both small and large shippers moving commodities and value-added products. Our company has been as much a part of Canada's heritage as the railways.

C-I-L is Canada's largest and most diverse chemical company. The more than 20 companies that make up C-I-L generate more than \$1.3 billion in sales annually, of which \$280 million are export sales.

By the mid-1990s, 50% of our sales will be in the United States. C-I-L generates more than \$225 million per year in transportation costs. Approximately 60% moves by rail, 35% by trucks, and 5% by vessel.

Currently 87% of all rail movements originate at locations served by only one railway. C-I-L would like to compliment the government and the standing committee on the extent and openness of the consultative process that has produced these bills.

In 1984, as a member company of the CCPA, we appeared before this standing committee on *Freedom to Move* and we have continued our involvements through numerous trade associations.

Throughout this process our company has provided numerous actual commercial examples of how the proposed reforms will benefit shippers and carriers. We are committed to the concept that willing buyers and sellers must have the freedom to choose from alternatives created by innovation and competition. There is a wide measure of support for the principles contained in these bills, which is shared by both carriers and shippers.

[Translation]

C-19. Nous voulons dès le départ dire très clairement quelle est notre position sur ces projets de loi. Nous aimerions qu'ils soient adoptés le plus tôt possible sous leur forme actuelle.

La C-I-L maintient que ces projets de loi permettront ultimement de créer des nouveaux emplois au Canada, de rendre l'entreprise canadienne plus concurrentielle sur les marchés internationaux et d'améliorer l'efficacité des transports au Canada en stimulant la concurrence.

La sécurité des transports sera encore augmentée par les mesures envisagées dans ces projets de loi. Nous croyons que les mesures prises dans l'intérêt public devraient être financées par les recettes générales du gouvernement, au lieu d'être subventionnées par d'autres expéditeurs aux dépens de la rentabilité de l'industrie ou des chemins de fer.

Nous croyons que l'industrie des transports devrait être tenue de fonctionner comme les autres industries. La C-I-L en est arrivée à adopter ces positions après avoir beaucoup discuté et étudié ces questions. La C-I-L est de bien des façons un microcosme de l'entreprise canadienne, elle emploie 6,700 personnes dans 178 localités du Canada.

Nous fabriquons et transportons toutes sortes de choses dans l'ensemble du Canada depuis des serres, des films et des peintures jusqu'à des engrais et des produits chimiques en vrac.

M. Benjamin: Et aussi des cartouches pour fusils de chasse.

M. Sandford: La C-I-L se compose de petits et gros expéditeurs, qui transportent des marchandises et des produits à valeur ajoutée. Notre société fait autant partie du patrimoine canadien que les sociétés de chemin de fer.

La C-I-L est le producteur chimique le plus important et le plus diversifié du Canada. La C-I-L comprend plus de 20 sociétés, et son chiffre d'affaires annuel est supérieur à 1.3 milliard de dollars par année, dont 280 millions de dollars sont dûs à l'exportation.

Vers le milieu des années 90, la C-I-L vendra la moitié de sa production aux États-Unis. Les frais de transport de la C-I-L dépassent 225 millions de dollars par an, environ 60 p. 100 par rail, 35 p. 100 par camion et 5 p. 100 par bateau.

Pour le moment, 87 p. 100 de tout le transport par rail se fait à partir d'endroits desservis par une seule compagnie de chemins de fer. La C-I-L désire féliciter le gouvernement et le Comité permanent pour l'importance et l'ouverture du processus de consultation dans le cadre de ces projets de loi.

En 1984, en tant que membre de la CFPC, la C-I-L a comparu devant le Comité permanent au sujet du document *Aller sans entraves*, et nous avons continué à participer aux entretiens et aux débats par l'intermédiaire de nombreuses associations commerciales.

Pendant ce processus, notre société a fourni de nombreux exemples réels montrant à quel point les réformes proposées profiteront aux expéditeurs et aux transporteurs. Nous sommes acquis à l'idée que des acheteurs et des vendeurs de bonne volonté aient la liberté de choisir parmi des moyens suscités par l'innovation et la concurrence. Nous accordons un large appui aux principes sous-tendant ces projets de loi, et les transporteurs et les expéditeurs sont également de cet avis.

[Texte]

C-I-L indeed feels that the bills as currently draft will become the type of well-balanced legislation that industry, carriers, and future governments will be pleased to support. It is important that the careful balance struck between shipper and carrier interest is maintained, and that no fundamental aspect of these bills be changed.

The chemical industry in North America operates on an international marketplace. We cannot build a fence around Canada. We have no choice but to compete.

The standing committee may be interested to know that in North America, gulf coast prices have a direct influence on Canadian pricing. For many of our products the cost of transportation actually exceeds the value of the product itself. Transportation economics often decide the commercial viability of a sale, and this leads to the necessity for harmony between Canadian and American transportation policy.

• 1145

It is important to note that we measure our competitiveness in relative terms and not solely absolute terms. The market is moving faster than the deregulatory reform process in Canada which is currently exacerbating an already uncompetitive position for Canadians.

We believe that transportation should be considered a derived service which benefits from the economic health of its customers. The real growth opportunities for the transportation sector lie in the success of their customers in value-adding and delivering products and services to domestic and export markets.

The bills will help stimulate the Canadian entrepreneurial spirit in the transportation sector. The key components of the bill that will generate the most benefits for Canadians are confidential contracting, competitive rate-making, competitive access provisions, freedom of entry and freedom to manage.

All these reforms are fundamental of pro-competitive regulatory reform. These elements are additive and distinctive and must not be decoupled.

We commend the innovative approach used by this government to address the apparent weaknesses in existing American regulations leading to a truly Canadian solution for dealing with creating competitive access alternatives for captive as well as remote shippers.

Bill C-18 and Bill C-19 are urgently needed regulatory initiatives which should be expeditiously passed into law as a complete package.

Mr. Chairman, the team with me today is actively involved in purchasing transportation and in transportation-policy development in C-I-L. We would be pleased to answer any questions from your standing committee on any aspect of these bills.

The Chairman: Well, Mr. Sandford, I want to compliment you for an excellent overview of a very good brief. I am not

[Traduction]

La C-I-L est d'avis que les projets de loi sous leur forme actuelle se révéleront des textes bien équilibrés que l'industrie, les transporteurs et les futurs gouvernements endosseront avec plaisir. Il est important de conserver cet équilibre précaire entre l'intérêt de l'expéditeur et celui du transporteur, et ne modifier aucun aspect fondamental de ces projets de loi.

L'industrie chimique en Amérique du Nord oeuvre sur le marché international. Nous ne pouvons ériger une barrière autour du Canada. Nous n'avons d'autre choix que de concurrencer.

Le Comité permanent sera peut-être intéressé de savoir qu'en Amérique du Nord, les prix sur la côte du golfe ont une incidence directe sur l'établissement des prix canadiens. Pour beaucoup de nos produits, le coût de transport dépasse en réalité la valeur du produit lui-même. L'économie du transport décide très souvent de la viabilité commerciale d'une vente, et cela nous amène à faire régner nécessairement l'harmonie entre les politiques canadienne et américaine des transports.

Il faut souligner que nous mesurons notre concurrence en termes relatifs, et pas seulement en termes absolus. Le marché évolue plus rapidement que le processus de réforme de déréglementation canadien, qui ne fait qu'aggraver actuellement la position déjà peu concurrentielle des Canadiens.

A notre avis, le transport devrait être considéré comme un service dérivé, qui profite de la santé économique de ses clients. Les perspectives de croissance réelle du secteur des transports dépendent du succès avec lequel ses clients ajoutent de la valeur aux produits et services, et les livrent à des marchés intérieurs et extérieurs.

Les projets de loi aideront à stimuler l'esprit d'entreprise du secteur des transports. Les secteurs clés du projet de loi qui apporteront aux Canadiens les plus grands avantages sont les services de contrats confidentiels, la fixation de taux concurrentiels, les mesures d'accès concurrentiel, la liberté d'entrer sur les marchés et la liberté d'administrer.

Tous ces aspects sont fondamentaux dans une réforme réglementaire visant à favoriser la concurrence. Ils sont distincts et s'additionnent, mais ne doivent pas être dissociés.

Nous félicitons l'attitude innovatrice du gouvernement, qui veut éviter la faiblesse évidente des règlements américains actuels dans sa recherche d'une voie véritablement canadienne et trouver diverses solutions d'accès concurrentiel aux expéditeurs captifs de même qu'aux expéditeurs éloignés.

Les projets de loi C-18 et C-19 sont des mesures de réglementation dont on a un besoin urgent et devraient être adoptés dans leur ensemble et le plus rapidement possible.

Monsieur le président, les témoins que vous avez devant vous aujourd'hui participe activement à l'achat de transport et à l'élaboration de la politique des transports à la CIL. Ils seront très heureux de répondre aux questions des membres du Comité permanent sur tout aspect de ces projets de loi.

Le président: Eh bien, monsieur Sandford, permettez-moi de vous féliciter de cet excellent survol de votre très bon mémoire.

[Text]

going to take any further time and I throw it open to questions. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais poser une question à notre témoin. Dans le document que vous nous avez remis, vous parlez de l'usine de Bécancour, au Québec. Elle serait un exemple dont les mesures proposées d'accès concurrentiel pourraient permettre à votre compagnie de prendre de l'expansion sur les marchés nord-américains. Pouvez-vous élaborer un peu et m'expliquer comment vous entendez augmenter substantiellement votre marché?

Mr. Sandford: Mr. Ouellet, I would like to ask Mr. Benjung to respond to your question, please.

Mr. Pete Benjung (Transportation Purchases Co-ordinator, Forest and Industrial Products, C-I-L Inc.): Mr. Ouellet, our plant at Bécancour is undergoing an expansion of its hydrogen peroxide producing capabilities. The situation at Bécancour is such that we are captive on-rail to CN.

The competitive access provisions, as outlined in Bill C-18, will allow C-I-L the benefit of competition at Bécancour. The benefits of that competition will allow us to compete more effectively in the western Canada market which is a target for the plant as well as the local Quebec market.

We have seen what rail competition can do at our Cornwall facility and we see the benefits there. For example, right now at Cornwall the production of the chemical is temporarily taking place and both CN and CP can access to plant.

The prices that have been quoted at that competitive point are, on a per mile basis, lower than the CN will charge out of Bécancour and in fact one carrier is quoting 15% lower rates than the other. These prices are necessary for us to compete because we are competing against American producers in this market who have access to a different regulatory regime than ourselves. They are able to benefit by confidential contracting and so on.

The competitive access provision of a competitive-line rate will allow us access to CP at Montreal. The CN would take the cars from Bécancour to Montreal and then we could negotiate a rate with CP beyond. Having that competition there will allow us to have lower prices and be more competitive in the western Canada marketplace.

Mr. Ouellet: Your memorandum talks not only about western Canada but the United States. How would it work for the United States?

Mr. S.L. Cash (Logistics Manager, Sulphur Products, C-I-L Inc.): Mr. Chairman, I just go back to one of our sort of fundamentals; that is, we are essentially a resource-driven economy, so a lot of our product ultimately has to find its home in the consumers of the United States. We have to get material as far down into the United States as possible. On one of my particular products, the transportation costs now exceed

[Translation]

Je ne vais pas prendre davantage de votre temps, et nous allons passer aux questions.

Mr. Ouellet: I would like first to ask a question to our witness. In the brief we have received from you, you mention the Bécancour plant in Quebec. This plant would be an example of the proposed competitive access provision which would give your company some extension on the North American markets. Could you give us more detail and explain how you intend to increase substantially your market?

M. Sandford: Monsieur Ouellet, je vais demander à M. Benjung de répondre à votre question.

M. Pete Benjung (coordonnateur des achats de transport, Produits forestiers et industriels, C-I-L Inc.): Monsieur Ouellet, nous sommes en train d'agrandir nos installations pour produire de l'eau oxygénée dans notre usine de Bécancour. A Bécancour, nous sommes captifs du CN pour le transport ferroviaire.

Les dispositions concernant l'accès concurrentiel, mentionnées dans le projet de loi C-18, permettront à la C-I-L de profiter de la concurrence à Bécancour. Elle pourra ainsi se montrer plus concurrente sur le marché de l'Ouest canadien, marché cible pour notre usine de même que le marché local québécois.

Nous avons vu quel sera l'impact de la concurrence ferroviaire sur notre installation de Cornwall, et nous pouvons prévoir les avantages que nous en retirerons. Ainsi, par exemple, nous produisons temporairement à Cornwall des produits chimiques, et le CN et le CP peuvent tous deux avoir accès à l'usine.

Les prix, fixés à ce point de concurrence, sont, au mille, moins élevés que ceux que le CN demandera à Bécancour. En réalité, un transporteur demande des tarifs de 15 p. 100 moins élevés que l'autre. Ces prix nous sont nécessaires pour concurrencer les producteurs américains sur ce marché, car ceux-ci ont un régime de réglementation différent du nôtre. Ils peuvent donc, entre autres, profiter de contrats confidentiels.

La mesure concernant l'accès concurrentiel d'un tarif d'une ligne concurrentielle nous permettra d'avoir accès au CP à Montréal. Le CN sera responsable des wagons de Bécancour à Montréal, et nous pourrons ensuite négocier un tarif avec le CP pour le reste du parcours. Si nous pouvons jouir de cette concurrence, nous pourrons demander des prix moins élevés et être plus concurrentiels sur les marchés de l'Ouest canadien.

M. Ouellet: Dans votre mémoire, vous parlez non seulement de l'ouest du Canada, mais des Etats-Unis. Qu'en est-il des Etats-Unis?

M. S.L. Cash (directeur de la logistique, Produits sulphureux, C-I-L Inc.): Monsieur le président, je reviens à un autre principe fondamental; notre économie est essentiellement axée sur les ressources, par conséquent, une grande partie de nos produits doivent finalement aboutir chez les consommateurs américains. Nous devons acheminer nos marchandises aussi loin que possible aux Etats-Unis. Pour un de nos produits, les

[Texte]

40% of the final delivered selling price. For that we have to buy the raw materials, make it, and ultimately make a profit.

• 1150

The ability to get more competitive rail rates from two American lines has allowed us to move product ever further, deeper into the U.S. The competition between Conrail and Norfolk and Southern allowed us to move material generated at Timmins in northern Ontario down as far as Virginia. Prior to the ability to create competition between N and S and Conrail, we did not get anywhere near as far into the United States and therefore were limited in our ability to generate that income for Canada. The open access that we need will allow us to produce more profits within Canada.

Mr. Ouellet: I do not quarrel with you, but what I want to know is the explanation of this phrase. You start to say that this will allow you to expand your market, and I want to know how you are going to do it. I appreciate that because of CP, you might get a better rate for your expansion in western Canada, but what about your expansion in the U.S.?

Mr. Benjung: If I may address that, the hydrogen peroxide facility at Bécancour is a joint venture. The other party in the joint venture will be arranging the American marketing, which is why, perhaps, you have seen the reference to the U.S. in the brief, but in fact we are responsible for the marketing within the Canadian market.

If I can get back to the question of how freight rates will allow us to be competitive, we are dealing in the hydrogen peroxide business in a truly North American marketplace. There is at present just one other producer of peroxide also located in eastern Canada. All the other producers of the product are located in the U.S., and some of them very close to the western Canada market, which is a very growth market for the product itself. We need the freight rates to be competitive with the U.S. producers.

Mr. Ouellet: Otherwise, what you are afraid of is that Americans will sell in the Canadian market at a cheaper price.

Mr. Cash: Yes. Could I use a different example? For many years we manufactured phosphate fertilizers. As you are aware, the phosphate fertilizer industry is an extremely competitive one. We got to a stage recently where after I think 19 years of operation of that plant, we closed it with the consequent loss of I believe 75 jobs.

A large proportion of that decision was driven by the transportation economics. It was cheaper for us to buy product in the United States, move it on American rail, and bring it into Canada and resell it than it was to move material around inside Canada. It was an example of how transportation economics played a major role in the closure of a small plant.

[Traduction]

coûts de transport dépassent maintenant 40 p. 100 du prix de vente final à la livraison. Pour cette raison, nous devons acheter des matériaux bruts, les transformer pour finalement retirer un profit.

Le fait que nous ayons obtenu des prix de ligne plus concurrentiels de deux sociétés américaines nous a permis de transporter notre produit beaucoup plus loin aux Etats-Unis. La concurrence entre Conrail et Norfolk et Southern nous a permis de transporter du matériel produit à Timmins dans le nord de l'Ontario jusqu'en Virginie. Avant de pouvoir encourager la concurrence entre Norfolk et Southern et Conrail, nous n'allions pas aussi loin aux Etats-Unis et donc il nous était difficile de produire ce revenu pour le Canada. En obtenant un accès plus facile, nous pourrions engendrer plus de bénéfices au Canada même.

M. Ouellet: Je ne le conteste pas, mais je veux qu'on m'explique cette phrase. Vous commencez par dire que vous pourrez ainsi élargir votre marché, mais j'aimerais savoir comment vous allez procéder. Je comprends que grâce au CP, vous obtiendrez peut-être de meilleurs prix qui favoriseront votre expansion dans l'ouest du Canada, mais qu'allez-vous faire pour votre expansion aux Etats-Unis?

M. Benjung: Permettez-moi de répondre. L'usine de peroxide d'hydrogène à Bécancour est une entreprise conjointe et l'autre partenaire va prendre les dispositions nécessaires pour commercialiser le produit aux Etats-Unis. C'est pourquoi, peut-être, il est question des Etats-Unis dans le mémoire. Néanmoins, c'est nous qui assumons la responsabilité de la commercialisation au Canada.

Pour revenir à votre question sur les tarifs de fret qui nous donneraient un avantage sur le plan de la concurrence, nous vendons notre produit, le peroxide d'hydrogène, dans toute l'Amérique du Nord. A l'heure actuelle, il n'y a qu'un autre producteur qui se trouve également dans l'est du Canada. Tous les autres producteurs se trouvent aux Etats-Unis et certains d'entre eux sont tout près du marché de l'Ouest canadien, qui est en plein essor pour ce genre de produit. Il nous faut les tarifs de fret pour faire concurrence aux producteurs américains.

M. Ouellet: Sinon, vous craignez que les Américains vendront à meilleur prix ce produit sur le marché canadien.

M. Cash: Oui. Permettez-moi de vous donner un autre exemple? Pendant de nombreuses années, nous avons fabriqué des engrais au phosphate. Comme vous le savez, c'est un secteur extrêmement compétitif. Mais récemment, nous en sommes venus à un point où, après je crois 19 années d'activité, il nous a fallu fermer l'usine, ce qui a entraîné la perte de 75 emplois je crois.

Ce sont surtout les coûts de transport qui ont motivé cette décision. Il nous en coûtait moins cher de nous procurer le produit aux Etats-Unis, de le faire transporter sur des voies ferrées américaines jusqu'au Canada pour l'y revendre que de faire transporter le produit à l'intérieur du Canada. C'est un

[Text]

M. Ouellet: Pouvez-vous me donner le total des ventes actuelles de votre usine de Bécancour? Quelles sont les augmentations prévues en regard de la future nouvelle Loi C-18?

Mr. Benjung: First of all, to describe the facility, it is a \$50 million capital investment. It was a joint venture, as I mentioned earlier, with another partner. It will create 50 full-time jobs if it reaches its name-plate capacity. As far as the sales for the Canadian market is concerned, I do not have the precise figures, Mr. Ouellet, but it is in the millions of dollars. I could get the information for you.

Mr. Ouellet: Is it in operation now?

Mr. Benjung: It is opening up. It is tentatively scheduled for mid-year.

Mr. Ouellet: Oh, I see. In terms of percentage, what is your expectation? In other words, you believe that with the bill, you will do better business.

Mr. Cash: Yes.

Mr. Ouellet: How much more better business will you be doing?

Mr. Cash: Can I take that in the wider context of Bécancour being one part of C-I-L, which is spread over 178 locations across Canada? We are looking at \$1.3 billion total chemical business. Somewhere in there, we are spending \$225 million on transportation at the moment.

We run a complex network. Whilst we can often identify how much additional business we have gained because of lower freight rates, I have examples of that. I was using the Virginia example where we are now moving 100,000 tonnes of acid from northern Ontario per annum down to Virginia, and that generates significant extra revenue for the transportation companies. It generates some profit for us. It certainly generates a lot of the income in northern Ontario, which is where the product originates.

• 1155

Within the Bécancour facility, if you would like to give any further details on it, we are certainly looking at displacing American imports into Canada and extending our sales into the U.S. This would generate more revenue within Canada, rather than having imports come in.

Mr. Benjung: Sir, to answer your question more specifically, we estimate that the B.C. market, which is the largest market in Canada for the products, is approximately \$8 million. I am being general. I can give you the more precise figures, but this gives you the order of the magnitude of the opportunity for us.

[Translation]

exemple du rôle important que peut jouer le prix du transport dans la fermeture d'une petite usine.

Mr. Ouellet: Can you give me the total sales figures for your plant in Bécancour? What increases can you expect with the passage of Bill C-18?

M. Benjung: Tout d'abord, laissez-moi vous dire qu'il s'agit d'un investissement de 50 millions de dollars. Comme je l'ai dit précédemment, nous sommes associés à un autre groupe dans une entreprise conjointe. Lorsque l'usine fonctionnera à pleine capacité, il y aura 50 employés à plein temps. En ce qui concerne les ventes sur le marché canadien, je n'ai pas les chiffres précis, monsieur Ouellet, mais le chiffre de vente atteindra des millions de dollars. Je peux vous obtenir les renseignements.

M. Ouellet: Est-ce que l'usine est maintenant ouverte?

M. Benjung: Elle va ouvrir. Pour l'instant, l'ouverture est prévue pour le milieu de l'année.

M. Ouellet: Je vois. En pourcentage, à quoi vous attendez-vous? En d'autres termes, croyez-vous que, grâce à ce projet de loi, vous ferez de meilleures affaires.

M. Cash: Oui.

M. Ouellet: Jusqu'à quel point?

M. Cash: Permettez-moi de vous répondre de la façon suivante: Bécancour fait partie de C-I-L, qui comprend 178 installations dans tout le Canada. Notre chiffre d'affaires global pour les produits chimiques atteint 1.3 million de dollars. Nous consacrons 225 millions de dollars au transport, en ce moment.

Notre réseau est compliqué. Nous pouvons souvent dire dans quelle proportion nos activités on augmenté grâce à une réduction des tarifs de fret. Je vous ai donné l'exemple de la Virginie où nous expédions maintenant 100,000 tonnes d'acide par année à partir du nord de l'Ontario, ce qui entraîne des revenus supplémentaires considérables pour les entreprises de transport. Cela entraîne également des bénéfices pour nous. Le nord de l'Ontario en tire certainement beaucoup de revenus puisque c'est de cette région que provient le produit.

Quant à l'usine de Bécancour, si les détails vous intéressent, nous espérons certainement remplacer par notre produit les importations américaines et étendre nos ventes aux États-Unis. Les revenus augmenteraient ainsi au Canada au lieu de laisser la voie libre aux importations.

M. Benjung: Monsieur, pour répondre de façon plus précise à votre question, nous évaluons à environ huit millions de dollars le marché de la Colombie-Britannique, le marché le plus important pour ce produit au Canada. Je parle de façon générale. Je peux vous donner des chiffres plus précis, mais vous comprenez déjà l'importance de l'occasion qui s'offre à nous.

[Texte]

Mr. Ouellet: I would appreciate receiving the cost. *Merci.*

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome. I have been through your brief and I have a couple of questions arising out of it, as well as a couple of other issues relating to the bill.

On page 8, under collective rate making, you say that while much of the business is shipped from competitive points, these "competitors" exchange cost information and request identical increases. This statement that these competitors exchange cost information I find very interesting. As the chairman and other members will know, this committee under one of its other roles has been trying to get information from the two railroads in terms of costs in order to determine the impact of the rates charged in western Canada for the movement of grain. They have refused time and time again to divulge those rates, arguing it would be the other guy's competitive advantage. Yet you are saying in your brief they are sharing the information. Can you elaborate on the source of the statement and indicate to us how you have been able to verify it is occurring?

Mr. Cash: I can give one specific example to show just how rapid the exchange of commercial information is. One afternoon we were negotiating with one of the two major Canadian railroads regarding a set of clauses for a contract dealing with service. We were negotiating a bonus or penalty arrangement for early or late delivery of railcars. A specific number of so many dollars per car per hour or so late was established. The meeting terminated at about 4.30 p.m.

We started with the other major railroad the following day at about 9.30 a.m. In the course of discussion, they told us exactly the numbers and the terms we have discussed confidentially with the other railroad the previous afternoon. So between 4.30 p.m. and about 9 a.m. the information had been traded. It is quite typical.

Mr. Angus: It is very interesting. Is there anything that leads you to believe things will be any different under confidential contracts?

Mr. Cash: At least we will have the Competition Act to use to prevent such abuse. At the moment, as you are undoubtedly aware, rate information has to be published. I do not know whether you have ever been on the receiving end of what we refer to as the "Dear Valued Shipper" letter. It arrives on your desk anonymously, signed by both railroads, saying that these rates of yours are being increased by 3%, 4% or 5%, as of the first day, usually, of next month. Sometimes they do not even bother to send us a letter; they just put the rates up.

Under the new legislation, and we have made specific mention to it, we are looking forward to the transportation companies' having to operate under the Competition Act. We

[Traduction]

M. Ouellet: Je vous serais reconnaissant de me faire parvenir les prix. *Thank you.*

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je vous souhaite la bienvenue, messieurs. J'ai examiné votre mémoire et certaines questions me viennent à l'esprit ainsi que quelques autres qui portent sur le projet de loi.

À la page huit, à la rubrique tarification collective, vous dites que, bien que vous expédiez à partir de localités desservies par plus d'un transporteur, ces « concurrents » s'échangent des renseignements sur les prix et demandent des augmentations identiques. Je trouve cette affirmation des plus intéressantes. Comme le président et les autres membres du Comité le savent, notre comité dans l'un de ses autres rôles essaie d'obtenir des deux sociétés ferroviaires des données sur les coûts afin d'essayer de voir quelle est l'incidence des prix demandés dans l'ouest du Canada pour le transport des céréales. Elles ont refusé à plusieurs reprises de divulguer ces tarifs, en prétendant que l'autre société aurait ainsi un avantage sur le plan de la concurrence. Or vous affirmez dans votre mémoire, qu'elles se communiquent les renseignements. Pouvez-vous nous dire d'où vous tirez vos renseignements et nous expliquer comment vous avez pu confirmer que c'est bel et bien le cas?

M. Cash: Je vais vous donner un exemple précis afin de vous montrer la rapidité avec laquelle on s'échange des renseignements commerciaux. Un après-midi, nous étions en train de négocier avec l'une des deux principales sociétés ferroviaires canadiennes, certaines dispositions d'un contrat de service. Nous étions en train de négocier une prime ou une amende selon que les wagons arriveraient en avance ou en retard. Nous nous étions entendus sur tant de dollars, par wagon, par heure de retard. La réunion s'est terminée vers 16h30.

Nous avons entrepris des discussions avec l'autre grande société ferroviaire le lendemain matin à 9h30. Au cours des discussions, les négociateurs nous ont dit exactement les montants et les conditions dont nous avions discuté, sous le sceau du secret avec l'autre société ferroviaire l'après-midi précédent. Donc entre 16h30 et 9 heures, on s'était échangé les renseignements. C'est tout à fait typique.

M. Angus: C'est très intéressant. Est-ce que vous croyez que cela changera grâce aux dispositions sur les contrats confidentiels?

M. Cash: Au moins nous pourrions nous prévaloir des dispositions de la Loi sur la concurrence afin d'empêcher de tels abus. À l'heure actuelle, comme vous le savez sans aucun doute, les tarifs sont publiés. Je ne sais pas si vous avez déjà reçu ce que nous appelons la lettre « À notre estimé expéditeur ». Vous recevez un jour cette sinistre lettre, signée par les deux sociétés ferroviaires, vous annonçant que les prix augmenteront de 3, 4 ou 5 p. 100, à compter en général du premier jour du mois suivant. Parfois on ne nous écrit même pas, on augmente tout simplement les tarifs.

Avec le projet de loi, et nous en parlons expressément dans notre mémoire, nous espérons que les transporteurs vont se conformer à la Loi sur la concurrence. Ils y sont obligés. Nous

[Text]

have to. We would be in court if we exchanged the amount of information the carriers are obliged to exchange at the moment.

Mr. Angus: The point I was trying to make, though, is something we debated during our *Freedom to Move* discussions. When is a confidential contract not confidential? We were already having a filing mechanism whereby somebody who believes they are aggrieved can complain to the new National Transportation Agency. But if this kind of information is already being moved that quickly, is there anything in the bill which will ensure that in fact it will remain confidential?

• 1200

Mr. Sandford: I think under a situation where rates are not published, there is as much of an incentive within the railways to have confidential contracts as there is on the shippers' side of the ledger, and therefore there could be some substantial benefits to both railways in terms of creating competition.

The time when we see the most non-sharing of information from the railways is when there is a reduction in the size of the market and they have to compete for the market. When the market is long, it tends to be highly organized and subsequently there is an awful lot of exchange of information.

The concern you have, I guess, is the power of the public letter—that people will be able to see other people's information, and if they offer you a particular proposal it would be offered to several other people as well. So the problem is really in the structure of it. If we could essentially change the structure as proposed in the bill, they would conduct themselves more in the way we do in conventional business, and they would see the benefits of that as well, because they would not be concerned about sharing a proposal they made to us with other people.

Also, that side of it is very important. I have not seen from the railways any real disagreement with the proposals as outlined on confidentiality. They can benefit from that as much as anyone can.

Mr. Cash: We have a series of contracts with U.S. rail carriers and U.S. trucking companies, and we have no evidence to suggest that information has been leaked from one party to a competing carrier. We have had those contracts ever since Staggers enabled us to do so.

I believe that once this bill is enacted and is in law, old habits—although they often die hard—will have to cease. Being law-abiding people, the railway staff will live with it.

Mr. Sandford: They may also see some commercial benefits by ceasing and desisting from doing that.

Mr. Angus: Clearly, throughout your brief you are of the belief that you will get lower rates—

Mr. Cash: Yes.

[Translation]

nous retrouverions devant les tribunaux si nous échangeons les mêmes renseignements que les transporteurs doivent maintenant échanger.

M. Angus: Je tentais de faire ressortir quelque chose dont nous avons débattu au cours de nos discussions sur *Aller sans entrave*. Quand un contrat confidentiel ne l'est-il pas? Nous avons déjà prévu un mécanisme d'appel qui permettrait à quiconque se sent lésé de s'en plaindre au nouvel Office national des transports. Mais si déjà les renseignements se transmettent aussi rapidement, est-ce que les dispositions du projet de loi garantiront le secret?

M. Sandford: Je crois que si les tarifs n'étaient pas publiés, les sociétés ferroviaires seraient motivées autant que les expéditeurs à maintenir le caractère confidentiel des contrats entraînant des avantages considérables sur le plan de la concurrence pour les deux sociétés ferroviaires.

C'est lorsqu'il y a compression des marchés et qu'elles doivent se faire concurrence que les sociétés ferroviaires ont le plus tendance à garder les renseignements secrets. Lorsqu'il y a élargissement du marché, lorsque le marché devient très organisé, il s'ensuit qu'on se partage beaucoup d'information.

Ce qui nous préoccupe, je suppose, ce sont les répercussions de la publication des tarifs—on pourra ainsi obtenir des renseignements sur les autres et si on vous fait une offre particulière, il faudrait qu'on la fasse à plusieurs autres aussi. Donc le problème en réalité, repose dans la structure. Si l'on pouvait modifier la structure proposée dans le projet de loi, les sociétés ferroviaires devraient se comporter le plus comme nous le faisons dans les affaires en général, elles y trouveraient profit, car elles n'auraient pas à se préoccuper de dévoiler l'offre qu'elles nous ont faite à d'autres.

Cet aspect est très important. Le sociétés ferroviaires ne semblent pas s'opposer vraiment aux dispositions sur les contrats confidentiels. Elles peuvent en tirer le même parti que n'importe qui.

M. Cash: Nous avons conclu plusieurs contrats avec des sociétés ferroviaires et des compagnies de camionnage aux Etats-Unis et nous n'avons aucune preuve qui nous porte à croire qu'une des parties aurait divulgué des renseignements à son concurrent. Nous avons conclu ces contrats lorsque la *Staggers Act* nous a permis de le faire.

Je crois qu'une fois le projet de loi adopté les anciennes habitudes—même si elles sont difficiles à perdre—se perdront. Comme tout bon citoyen, les employés des sociétés ferroviaires s'en accommoderont.

M. Sandford: Il y a d'ailleurs peut-être des avantages économiques à en tirer.

M. Angus: Il est clair en lisant votre mémoire que vous êtes convaincu que vous n'obtiendrez pas de tarifs inférieurs.

M. Cash: Oui.

[Texte]

Mr. Angus: —as a result of this process. Let me flip that around. How much more are you paying now than you think you should be?

Mr. Cash: We have a number of measures we use, in terms of our own control and costing of our operations. I am of the opinion, which is now confirmed from some other studies, that the cost of operation, at least at the variable level within Canadian railways, is significantly below that of the U.S. I believe those figures are now available.

Given that, when we look at freight rates, particularly in terms of cost per tonne mile, we find that in movements of identical products over comparable distances in the U.S. and Canada, the Canadian ones are often up to 35% higher than the equivalent movements in the U.S. They range normally in a bracket between 15% and 35% higher than equivalent movements in the U.S., who we now understand have higher costs than the Canadian railways.

We have a wide variety of movements within Canada of the same product. And again, comparing moves where it is competitive with CN and CP, versus those where we are captive—and 87% of our tonnage originates from a destination serviced by only one railroad—on those captive areas where we are a captive shipper, the rates tend to be up to 25% higher than the rates on comparable competitive moves. Now, if that is not abuse of the monopoly position that the railway finds itself in, I do not know what is.

Mr. Angus: Yet on the other hand, when CP was here before us—and I do not have a copy of their brief with me—they indicated their return on capital. And it would not appear that a lengthy period of time, in every case it was well below 10%. That suggests to me they are not making exorbitant profits system-wide.

So what is the other side of the coin? I realize and understand why you want lower transportation costs, just like you want lower production costs—

Mr. Cash: And lower energy.

Mr. Angus: —and lower energy costs, yes, and lower taxes probably too. But the flip side of it is that there is a point where the rates can come down too far, that the carrier is no longer stable. Where is the saw-off? Obviously you want the carriers to survive.

Mr. Cash: Yes.

Mr. Angus: If your 87% is captive and if that particular railroad goes belly up, you do not have anything with which to move your stuff.

Mr. Sandford: I think the saw-off is in the way you go about arranging for transportation policy in Canada. We can take the approach we will not have competition and therefore we should have a reasonable cost base. Without competition, we

[Traduction]

M. Angus: ... Grâce à cette procédure. Regardons l'inverse. Combien payez-vous maintenant de plus que ce vous estimez approprié?

M. Cash: Dans nos propres contrôles et la comptabilité de nos activités, nous utilisons plusieurs critères. Je suis d'avis, ce que d'autres études confirment maintenant, que le coût d'exploitation, du moins en ce qui concerne les coûts variables des sociétés ferroviaires canadiennes est considérablement inférieur à celui des sociétés américaines. Je crois que ces chiffres sont maintenant disponibles.

Par conséquent, lorsque nous examinons les tarifs de fret, et surtout le coût, la tonne par mille, nous constatons que le transport de produits semblables, sur des distances semblables, aux Etats-Unis et au Canada coûtent 35 p. 100 de plus au Canada qu'aux Etats-Unis. D'une façon générale, il en coûte de 15 à 35 p. 100 de plus, sur une même distance au Canada alors qu'aux Etats-Unis, nous disons, les sociétés ferroviaires ont des dépenses plus lourdes.

Au Canada même, nous transportons le même produit de toutes sortes de façons. Et là encore, si l'on compare le transport lorsque CN et CP doivent se faire concurrence et lorsque ce n'est pas le cas—et 87 p. 100 de nos expéditions proviennent d'une localité, desservie par une seule société ferroviaire—là où nous sommes à la merci du transporteur, il nous en coûte en général 25 p. 100 de plus lorsque qu'il y a concurrence. Si cela ne constitue pas un abus de la position monopolistique de la société ferroviaire, qu'est qui constituerait un abus?

M. Angus: Par contre, lorsque les témoins du CP ont comparu ici—et je n'ai pas leur mémoire en main—ils nous ont dit quel était leur taux de rendement sur l'investissement. Or dans tous les cas, ce taux de rendement était de loin inférieur à 10 p. 100. Je ne suis donc pas porté à croire qu'ils réalisent des bénéfices exorbitants sur l'ensemble de leur réseau.

Quel est donc le revers de la médaille? Je me rends bien compte, et j'en comprends les raisons, pourquoi vous voulez des coûts de transport inférieurs tout comme vous voulez des coûts de production inférieurs...

M. Cash: Et l'énergie à meilleur prix.

M. Angus: ... et l'énergie à meilleur prix, oui, et probablement des impôts réduits. Mais le revers de la médaille, c'est que l'on peut atteindre un point où les tarifs sont trop bas et où le transport devient instable. Quel est la limite? Manifestement, vous souhaitez la survie des transporteurs.

M. Cash: Oui.

M. Angus: Si dans 87 p. 100 des cas, vous êtes à la merci d'une société ferroviaire et que celle-ci fait faillite, vous n'aurez plus personne pour transporter votre produit.

M. Sandford: Je crois que tout dépend de la façon dont on conçoit la politique en matière de transport au Canada. Nous pourrions décider que nous ne voulons pas de concurrence et, par conséquent, qu'il nous faut un coût de base raisonnable.

[Text]

have a great deal of difficulty expanding our businesses and causing growth through expansion in our business.

We have two distinct choices to make in Canada. We can leave it where it is and watch our competitiveness erode or enter into the game of competing. If we enter into the game of competing, we will put the railways into a position where they will have no choice but to develop new and innovative ways to reduce their costs. By doing that, they will allow us to expand our business into the United States.

This morning Mr. Benjamin asked if you would make a change in the carrier you used in routing through the United States for a matter of a couple of dollars. People need to understand in our business at Lampton Works, \$1 in transportation costs to us is \$1.2 million; 4¢ on natural gas is \$1 million; 1¢ on the exchange rate is \$2 million. All these things built together establish your relative competitiveness with the Americans.

The Americans are solving their problem in transportation by creating competition. We should decide to take the same route. Otherwise we are going to find ourselves in a situation where we cannot expand our economy and users of those services.

Mr. Cash: I am a great believer in the ability of Canadians to solve their problems. For example, I believe CP's return on capital at the moment is poor, but within CP there is a very able management team. Given the right framework, particularly what we would refer to as the freedom to be able to do their business, set them clear guidelines and let them do it, they will be able to manage themselves. The U.S. railroads have. They turned from being a low profitability operation to a high profitability operation.

At the moment, the U.S. railroads are running into an era of very good profitability. We are behind. We have been behind for several years. Unless we get this legislation into place quickly, we will see ourselves increasingly uncompetitive in the North American and global markets. That will mean jobs.

Mr. Angus: Let me ask you one final question. It is what Mr. Benjamin was getting at with the CTC this morning. We raised it with CN, CP, and the Coal Association of Canada. If you are moving a product by rail from eastern Canada to a point in western Canada and if you got a lower rate from an American railroad through the mix available to them in their country and in Canada—whether it is 1¢ or \$1 does not matter—would you hesitate to move your product immediately to the American border, into the states, across and back up?

Mr. Sandford: No question, we will. If the Canadian people feel it is in the public interest for us not to do that, do not ask the industry to pay a cross-subsidization to achieve it. If you want to subsidize us to do that because it is in the public interest, then feel free to do that. Generally, we are going to take the approach that we need to be competitive in the

[Translation]

Sans concurrence, nous éprouvons beaucoup de mal à élargir nos activités, ce qui entraînerait de l'expansion.

Deux choix très nets se présentent à nous au Canada. Nous pouvons laisser les choses comme elles sont et la concurrence disparaîtra ou nous pouvons nous lancer dans la compétition. Si nous choisissons cette deuxième option, il nous faut acculer les sociétés ferroviaires à un point où elles devront trouver de nouvelles façon innovatrices de réduire leurs coûts. Ce faisant, elles faciliteront notre accès au marché américain.

Ce matin, M. Benjamin nous a demandé si nous changerions de transporteur pour nos expéditions aux États-Unis si nous pouvions gagner quelques dollars. Il faut que vous compreniez que pour nous à *Lampton Works*, un dollar de frais de transport, c'est 1.2 million de dollars; 4c. de gas naturel représente un million de dollars; un cent sur le taux de change signifie 2 millions de dollars. Tout ces éléments réunis vous permettent ou non de faire concurrence aux Américains.

Les Américains sont en train de résoudre leurs problèmes de transport en stimulant la concurrence. Nous devrions choisir la même voie. Sinon, nous nous retrouverons sans le moyen de faire progresser notre économie et d'augmenter le nombre d'utilisateurs de ces services.

M. Cash: Je crois fermement que les Canadiens sont capables de résoudre leurs problèmes. Par exemple, à mon avis, le rendement sur l'investissement est faible chez le CP à l'heure actuelle, mais cette société a une équipe de gestion très compétente. Si on lui offre une structure appropriée, et surtout ce que j'appellerais la liberté de gérer ses affaires, si on lui fixe des directives claires et qu'on la laisse faire, elle pourra s'administrer. C'est ce qu'ont fait les sociétés ferroviaires américaines. De peu rentables, elles se sont transformées en entreprises très rentables.

En ce moment, les sociétés ferroviaires américaines connaissent une époque de très grande rentabilité. Nous sommes en retard. Cela fait plusieurs années que nous sommes en retard. Si nous n'adoptons pas rapidement ce projet de loi, nous allons nous retrouver dans une posture de plus en plus mauvaise en Amérique du Nord et sur les marchés mondiaux. Or il y a des emplois en jeu.

M. Angus: Permettez-moi de vous poser une dernière question. M. Benjamin a examiné la même question avec la CCT ce matin. Nous l'avons également posée au CN, au CP et à la *Coal Association of Canada*. Si vous expédiez un produit, par voie ferrée, de l'est à l'ouest du Canada et si vous pouviez obtenir un meilleur tarif d'une société ferroviaire américaine grâce aux possibilités qui existent dans ce pays—que ce soit un cent ou un dollar n'a pas d'importance—hésiteriez-vous à changer immédiatement de transporteur pour traverser la frontière américaine, transporter votre produit par les États-Unis, et ensuite remonter?

M. Sandford: Il ne fait aucun doute, c'est ce que nous ferons. Si la population canadienne estime qu'il n'est pas dans l'intérêt public que nous agissions ainsi, il ne faut pas demander à l'industrie de faire les frais d'une telle politique. Si vous voulez nous subventionner parce que c'est dans l'intérêt public, je vous en prie, faites-le. D'une façon générale, notre attitude,

[Texte]

market-place. We are quite confident Canadians will be able to respond to that.

Mr. Angus: If that scenario occurs and there is a resulting loss of employment in another sector in Canada, it means your corporate taxes are going to go up to pay for it. It may not be one to one, but there will be a financial impact upon your bottom line because of that decision.

Mr. Sandford: If we do not do it, we may not be able to expand our business to allow us to have the jobs we currently have. I would think the secret behind being able to develop our own businesses is our ability to compete in international markets. If we did not take that route, we would end up in the same situation we had this fall with one plant at Lampton Works which shut down for four months. Our deregulation and energy had not occurred quickly enough to allow us to be able to keep the gas costs at a level where we could run the plant.

If we do not do that relative to the Americans, we are forced into a situation where we are the ones who rationalize because we are the high cost producers. If we can use our aggressive competitive instincts to make ourselves competitive, we will continue to be around when other people have to be rationalized. It is why we have to take the approach of being very pro-competitive.

• 1210

Mr. Cash: Plus the fact that having established the variable cost of running Canadian railroads is nearly 25% below that of the U.S. railroads, then if the Canadian railroads choose not to compete for those last five cents or \$1 or whatever it is, it is their decision and it is their loss of business. They have the ability to compete; we believe they have the management team which is equal to the U.S. railroads. Do not run them down. They are extremely good.

Open up the competition process; open up the freedom to manage and they will come through. In the end if they choose not to compete that is fine, but do not blame us at that point.

Mr. Sandford: I think the standing committee should take a lesson from the energy deregulation which was recently introduced in Canada. At that time Energy Minister Carney put the market to work and then resolved some of the outstanding issues through the special hearing process thereafter. She got the market working fast enough to allow us to avoid major problems with the operations of our ammonia facilities in eastern Canada. If we had not done that we would have had much more serious problems. It allowed the market to work to give people an indication of just how well deregulation would work before all the details were ironed out.

[Traduction]

c'est qu'il nous faut faire face à la concurrence. Nous sommes persuadés que les Canadiens le comprendront.

M. Angus: Si c'est ce qui se produisait, et qu'il s'ensuive une perte d'emplois dans un autre secteur au Canada, les impôts de votre société augmenteront en contrepartie. L'un n'entraînera pas nécessairement l'autre, mais cette décision aura une incidence financière sur vos bénéfices.

M. Sandford: Si nous n'agissons pas ainsi, nous ne serons peut-être pas en mesure d'élargir nos activités et donc de garder les emplois que nous avons maintenant. Le secret, à mon avis, de l'expansion de notre secteur commercial, c'est qu'il faut que nous puissions faire concurrence sur les marchés internationaux. Si nous ne choisissons pas cette voie, nous nous retrouverons dans la même situation que celle que nous avons connue à notre usine de *Lampton Works* qui a dû fermer pendant quatre mois. La déréglementation et le programme énergétique n'ont pas été mis en place suffisamment vite pour nous permettre d'obtenir le gaz à un coût qui nous aurait permis de continuer à exploiter l'usine.

Si nous n'imitons pas les Américains, nous allons nous retrouver dans une situation où c'est nous qui devons rationaliser, car nous serons les producteurs dont les coûts sont élevés. Si nous faisons appel à nos instincts agressifs de compétition pour devenir compétitifs, nous serons toujours là lorsque d'autres auront disparu. C'est pourquoi il nous faut adopter une approche tout à fait axée sur la concurrence.

M. Cash: Il y a également le fait que si, après avoir établi que leurs frais variables sont de quelque 25 p. 100 inférieurs à ceux de leurs concurrents américains, les chemins de fer canadiens décident de ne pas essayer d'arracher la dernière tranche de 5c. ou le dernier dollar par exemple, cette décision leur appartient et c'est eux qui vont perdre ce trafic. Ils ont les moyens de faire concurrence; nous pensons que leurs dirigeants ne le cèdent en rien à ceux des compagnies américaines. Ne les dénigrez pas. Ils sont très bons.

Élargissez la concurrence; donnez-leur la liberté d'administrer et ils s'en sortiront. Et si en fin de compte, ils décident de ne pas se lancer, c'est parfait, mais ne nous en tenez pas responsables.

M. Sandford: Je pense que le comité permanent devrait tirer un enseignement de la déréglementation dans le secteur de l'énergie, qui a eu lieu récemment au Canada. À l'époque, la ministre de l'Énergie, M^{me} Carney, a laissé libre jeu aux forces du marché pour régler ensuite certaines questions grâce à un processus spécial d'auditions. Elle a permis au marché de se mettre à l'oeuvre suffisamment vite pour nous permettre d'éviter de graves difficultés dans le fonctionnement de nos installations productrices d'ammoniaque dans l'Est du Canada. Si nous ne l'avions pas fait, nous aurions éprouvé des difficultés beaucoup plus graves. L'action des forces du marché a montré à quel point la déréglementation donnerait de bons résultats avant même que toutes les difficultés ne soient aplanies.

[Text]

I would hope the standing committee would look at why and how she did that, because it may be appropriate in this instance as well.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just let me follow that up because it is of particular interest to me. I do not know whether any of your plants are served by ICG utilities in Ontario, but they just lost at the Ontario Energy Board on an application to retain the savings they made through the national energy deregulation. They were forced by the Ontario Energy Board to retroactively pass through those savings to the customers. In fact they are on the bills today in Thunder Bay as well as elsewhere.

Secondly, in terms of the confidential contracts, they are now fighting it out at the board because some of the companies, some of the big users, are arguing they should have access to the same contract. So it is not as simple, as black and white as you make it out.

Mr. Sandford: This is not an energy hearing, but I would just like to point out that we have benefited a great deal from the deregulation of energy in Canada. We are the largest user of industrial natural gas in eastern Canada and the benefits that have come as a result of that regulatory initiative have been extremely positive to all Canadians, particularly people in eastern Canada who need to use gas to employ people.

Mr. Angus: If it were not for the Ontario Energy Board, some of those costs would not have been passed back to you.

Mr. Sandford: The Ontario Energy Board has done an excellent job.

Mr. Angus: In its regulations, right. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Thank you, Mr. Chairman. You said that 87% of your rail tonnage is captive to one railroad, if I heard you right. In what areas are your plants captive to rail transportation?

Mr. Cash: As I think we said at the beginning, we have 178 locations across Canada. The tonnage we move is not spread equally across those 178 locations as there are obviously some heavy shipping areas. Could I give you one example?

Starting in Timmins, we move just over 500,000 tonnes a year of sulphuric acid, which is part of our contribution to cleaning up acid rain. We remove that acid from there; that is currently captive to one rail line. Initially it moves down the ONR, which is not subject to this—there is some captivity, which we will still have to deal with at a later date—until we can either switch it on to CN or CP.

That captivity is—I am trying to think of the exact number of miles—it is quite a long way. It is a distance and a terrain that really is not suitable for truck movement. Neither would I wish to see 500,000 tonnes a year of product movement on

[Translation]

J'espère que le comité permanent se demandera pourquoi et comment elle a fait ça, car la même méthode pourrait s'appliquer en l'espèce.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi de poursuivre dans la même veine, car cette question m'intéresse tout particulièrement. Je ne sais pas si certaines de vos usines sont desservies par *ICG Utilities* en Ontario, mais cette société vient de se voir refuser par la Commission de l'énergie de l'Ontario l'autorisation de garder les économies qu'elle avait réalisées par suite de la déréglementation du secteur énergétique. La Commission l'a forcé à restituer rétroactivement ces économies à la clientèle. En fait, à Thunder Bay et ailleurs, ces remboursements figurent aujourd'hui sur les notes d'électricité.

Deuxièmement, les contrats confidentiels ont donné lieu à un litige devant la Commission, parce que certaines compagnies, qui se trouvent parmi les gros usagers, prétendent avoir droit aux mêmes contrats. Ce n'est donc pas aussi simple, aussi noir et blanc que vous le prétendez.

M. Sandford: Cette audience n'est pas une audition en matière d'énergie, mais j'aimerais vous faire remarquer que nous avons beaucoup profité de la déréglementation du secteur énergétique au Canada. Nous sommes le plus important consommateur de gaz naturel industriel dans l'Est du Canada, et tous les Canadiens, en particulier les employeurs de l'Est du pays qui utilisent le gaz, ont grandement profité de cette initiative de déréglementation.

M. Angus: Sans l'intervention de la Commission de l'énergie de l'Ontario, vous n'auriez pas eu le bénéfice de certaines de ces économies.

M. Sandford: Cette commission a fait un excellent travail.

M. Angus: Dans sa réglementation, n'est-ce pas? Merci.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Clifford.

M. Clifford: Merci, monsieur le président. Vous dites que 87 p. 100 de vos expéditions sont à la merci d'une seule compagnie ferroviaire, si j'ai bien compris. Dans quelle région êtes-vous à la merci du transport ferroviaire?

M. Cash: Comme nous l'avons dit tout à l'heure, nous sommes établis dans 178 différentes localités au Canada. Nos expéditions ne sont pas réparties de façon égale entre les 178 établissements car certains endroits sont de grands centres d'expédition. Pourrais-je vous donner un exemple?

A partir de Timmins, nous expédions un peu plus de 500,000 tonnes d'acide sulphurique par année, ce qui représente en partie notre contribution à la lutte contre les pluies acides. Nous sortons l'acide de là; nous sommes à la merci d'une seule société ferroviaire. Au départ, nous passons par l'ONR, dont je ne veux pas parler ici et—nous sommes un peu à sa merci, mais il nous faudra régler cela plus tard—jusqu'à ce que nous puissions atteindre soit le CN ou le CP.

Or c'est le seul transporteur—j'essaie de me rappeler le nombre exact de milles—sur une grande distance. La distance et le terrain se prêtent mal au transport par camions. D'ailleurs je ne voudrais pas voir 500,000 tonnes de ce produit

[Texte]

trucks through North Bay or Sudbury; it is more appropriately served by rail. We have a number of other similar situations across our network, ranging from Quebec through to Fort Saskatchewan, Edmonton and onwards.

Mr. Benjung: Let me just give you an example. The forest products business arm of C-I-L, of which I am an employee, has four plants in Canada: two in the Maritimes, one in Ontario, and one in Quebec. Three of the four are captive to CN, and the one in Ontario, Cornwall, is served by both. In terms of percentage captivity, I am about 93% of tonnage shipped.

• 1215

Mr. Clifford: How will the competitive access provisions, such as extended inter-switching, help you?

I might as well tell you this, I am specifically interested in my own region of southwestern Ontario, in London, because I want to know what effects that might have on your consumers, the good farmers of Middlesex County and the other counties down there, and of course the urban people of London. You always have to look after your own first.

Mr. Cash: That is a very perceptive question. Could I take it in a number of sections? First of all, we looked at the degree of captivity within our business, both from an origin point where it is 87%, and in terms of the destination point for our major movements, and again the figure was in the high 80 per centiles.

We also looked at how far away we were, still captive. We found that the 87% at 200 miles from the plant only reduced our captivity to 47%. We have a substantial tonnage captive at a very much greater distance beyond that. If you like, that is the big picture.

We have one or two specific examples where terminal running rights might help us, and a couple where possibly extended inter-switching will help; but essentially I view the first two, extended inter-switching and terminal running rights, as bringing some small benefit. It is the competitive access provision, the competitive joint-line rate, which really opens up the network to competition.

If I think of a small plant—let us take it away from the chemical industry, think of somebody moving lumber down towards the U.S. border—at the moment, a lot of those rates will be covered under umbrella rates, and all of the small shippers will be covered by an overall rate irrespective of where they are on the network.

If you have confidentially contracted, there is a reasonable concern that over time the competitiveness of one of those small shippers would suffer. There is, however, a very positive way of actually improving their lot, and that is the use of the competitive joint line rate. It is the protection for the small shipper who is remote.

[Traduction]

expédié par camions par North Bay ou Sudbury; la voie ferrée convient beaucoup mieux. La même situation se retrouve à plusieurs autres endroits, que ce soit au Québec, à Fort Saskatchewan, à Edmonton ou plus loin.

M. Benjung: Permettez-moi de vous donner un exemple. La division des produits forestiers de C-I-L pour laquelle je travaille, possède quatre usines au Canada: deux dans les Maritimes, une en Ontario et une au Québec. Trois d'entre elles sont à la merci du CN, et l'usine en Ontario, celle de Cornwall, est desservie par les deux. En pourcentage, cela représente environ 93 p. 100 des expéditions.

M. Clifford: Comment les dispositions qui élargissent l'accès comme que celle sur les changements de voies, vont-elles vous aider?

Autant vous le dire, je m'intéresse tout particulièrement à ma propre région du sud-ouest de l'Ontario, à London, car je veux savoir quelles seraient les répercussions sur votre clientèle, les bons agriculteurs du comté de Middlesex et des comtés avoisinants, et bien sûr sur les citoyens de la ville de London. Il faut toujours se préoccuper d'abord de sa propre famille.

M. Cash: C'est une question très judicieuse. Pourrais-je y répondre par volets? Tout d'abord, nous avons examiné notre dépendance en matière de transport, au point d'origine, où elle est de 87 p. 100, comme au point de destination de nos principales expéditions et là encore, ce chiffre dépasse les 80 p. 100.

Nous nous sommes également demandé jusqu'à quelle distance nous étions dépendants. Nous avons constaté que de 87 p. 100, que notre dépendance ne descendait qu'à 47 p. 100 même à 200 milles de l'usine. Même beaucoup plus loin le tonnage captif était considérable. Et ça c'est l'aperçu général.

Il y a un ou deux cas où nous pourrions bénéficier des droits de circulation et quelques cas où nous pourrions tirer avantage d'une plus grande possibilité de changement de voie; mais essentiellement, ces deux possibilités, changements de voie et droits de circulation, ne nous aideront que peu. Et c'est la disposition qui généralise l'accès, la disposition sur la détermination du prix de lignes concurrentiel qui va vraiment favoriser la concurrence dans le réseau.

Songez à une petite usine—ne parlons pas de l'industrie chimique, regardons le cas de quelqu'un qui expédie du bois d'oeuvre aux États-Unis—en ce moment, en grande partie les tarifs sont inclus dans des tarifs généraux et tous les petits expéditeurs y sont assujettis où qu'ils soient dans le réseau.

Or si les contrats sont confidentiels, on craint, à juste titre, qu'avec le temps, l'un de ces petits expéditeurs pourrait éprouver des difficultés sur le plan de la concurrence. Néanmoins, il y a une façon d'améliorer leur sort, en ayant recours au prix de ligne concurrentiel. Cela protégerait le petit expéditeur en région reculée.

[Text]

Give that shipper the ability to construct a competitive joint line rate, and then you have the negotiating power as a small man to stand up against the larger carriers, such as the railways. It is essential the competitive joint line rate provisions stay in this bill. Take it away and you have turned this into a railway charter to screw you, to put it very bluntly.

Mr. Clifford: I am very pleased to hear all that, but you have not answered my question. I want to know what it is going to do for my consumers.

Mr. N.D. Cattermole (Transportation Manager, Agriculture, C-I-L Inc.): I could attempt to answer that by looking at the statistics for our plant at Courtright, Ontario, when we ship fertilizer to southwestern Ontario.

Over 90% of it now moves by truck because we cannot move it by rail because it is not competitive. When the plant was opened in 1967, more than 50% of it did move by rail. Through the rate structures, we cannot do it any more. The railroads have abandoned some of the lines, and the number of locations that can now receive are becoming smaller.

I have to be honest by saying I do not think there are a lot that an expanded interswitching limit, even at 30 kilometres, is going to help. It would have to be the competitive line rate situation, to look at where interchanges would be relative to the railroad they are served by, that would allow an option for us to ship it either via CN or via CP to get to those lines. Inter-switching will not do it.

Mr. Clifford: You just got into one little thing there. Are you telling me that with this we might have shipment to the London area, a return to rail again? Is there is a glimmer of hope of that?

• 1220

Mr. Cattermole: Maybe so, if the railroads can manage their costs, and have confidential contracts that allow them to publish rates and services for C-I-L that truckers do not have access to. Small truckers under four do not have to file rates in Ontario, but the railroads' rates are all published. The truckers know what those costs are and they just take it to the railroads: confidential contracts, managing of their costs. I think there are a lot of moves that could bring us back to rail. I cannot say for certain what they are at this stage.

Mr. Cash: Over the last 18 months, we switched a significant tonnage of sulphur dioxide movement from rail to truck in the Quebec and maritime regions. Most customers there are only served by one rail line. We have had a lot of difficulty in getting the rail line down there to listen to competition, and this was what moved us away from rail unto truck. This can be

[Translation]

Permettez à cet expéditeur de négocier un prix commun de ligne concurrentiel, ce qui donnerait au petit la possibilité de tenir tête aux gros transporteurs, comme les compagnies ferroviaires. Il est donc essentiel que cette disposition demeure dans le projet de loi. Si vous l'en supprimez, vous transformerez le projet de loi en charte des chemins de fer et pour être franc, cela fourrera tout le monde.

M. Clifford: Je suis très heureux d'entendre tout cela, mais vous n'avez pas répondu à ma question. Je veux savoir ce que cela fera pour les usagers.

M. N.D. Cattermole (directeur des transports, Agriculture, C-I-L Inc.): Peut-être pourrais-je essayer de vous répondre en vous donnant les statistiques de notre usine à Courtright, en Ontario, d'où nous expédions les engrais vers le Sud-Ouest de la province.

Plus de 90 p. 100 du produit est maintenant transporté par camions car ce n'est pas rentable d'utiliser le chemin de fer. Lors de l'ouverture de l'usine en 1967, plus de 50 p. 100 du produit était transporté par chemin de fer. Mais à cause des tarifs, nous ne pouvons plus le faire. Les compagnies ferroviaires ont abandonné certaines lignes, et il y a de moins en moins de points de destination.

Franchement, je ne vois pas beaucoup de gens qui tireront parti d'une limite de changement de voie étendue même à 30 kilomètres. Il faudra plutôt s'en remettre au prix de ligne concurrentiel afin de déterminer où se trouveront les intersections et quelle compagnie ferroviaire les dessert pour que nous ayons l'option d'expédier soit par CN ou soit par CP pour avoir accès à ces lignes. Ce n'est pas les changements de voie qui nous aideront.

M. Clifford: Vous venez justement de toucher à quelque chose. Me dites-vous que cela permettrait de rétablir les expéditions ferroviaires vers la région de London? Peut-on avoir le moindre espoir de cela?

M. Cattermole: Ce serait possible, mais si seulement les compagnies ferroviaires pouvaient contrôler l'augmentation de leurs coûts et négocier des contrats confidentiels qui leur permettraient de rendre publics les taux et les services pour la CIL auxquels les camionneurs n'auraient pas accès. En Ontario, les petites entreprises de camionnage comptant moins de quatre camions n'ont pas à publier leurs taux, alors que ceux des compagnies ferroviaires sont tous publiés. Les camionneurs connaissent ces coûts et vont voir les compagnies ferroviaires pour leur proposer des contrats confidentiels permettant une meilleure gestion des coûts. De nombreuses décisions pourraient favoriser un retour au transport ferroviaire. Je ne saurais vous dire maintenant quelles seraient ces décisions.

M. Cash: Depuis dix-huit mois, nous expédions un tonnage considérable d'anhydride sulfureux par camion plutôt que par rail dans les régions du Québec et des Maritimes. La plupart des clients de ces régions sont desservis uniquement par voie ferroviaire. Nous avons eu énormément de difficulté à obtenir des compagnies ferroviaires de cette région qu'elles tiennent

[Texte]

switched back, given a more competitive approach from the railways.

Mr. Clifford: You need the confidentiality as well?

Mr. Cash: Yes.

Mr. Ouellet: Many of your products, I understand, are very dangerous. Is it not true that it is safer by rail than by trucks?

Mr. Cash: Thank you for asking that question; it is one that all Canadians should ask themselves from time to time. Studies aimed primarily at looking at pressurized gases, products one has to be very concerned about, have shown that the accident frequency on trucking is lower than rail, and that the consequences of those accidents are less severe on truck, because you are dealing with smaller quantities at any one time. So at the moment, the balance of scientific evidence suggests that trucking is probably marginally safer than rail. However, one then has to take account of a number of factors such as environmental impact of movements through towns. This is one of our choice criteria that we use for selection of a carrier: the impact on the local community. Beyond that you can then manage it by specifically selecting routes to minimize the population exposure to the movement of products.

I would like to end by saying that I hope that chemophobia never becomes as rampant in Canada as it is in the U.S. Most of the chemicals we move are benign. We move an awful lot of fertilizers and salt. Yes, we do move some hazardous products, but this is where we are very strong on the safety issues and why we positively support these bills from a safety viewpoint. It is going to bring forward a tougher safety legislation—fit, willing, and able, the prime test being safety.

We would hope to be able to consult with the government to set very high standards on that. We have made a lot of innovation in rail safety in terms of design of rail cars, and we would carry on putting that in.

Mr. Ouellet: Are you ready to submit a specific amendment to make sure that the safety aspect of this legislation is total? I like what you say, but I do not read it in the bill.

Mr. Cash: My understanding is that the rail safety bill is scheduled. We would hope to make our representations known on that. We have worked with the authorities for many years on developing higher standards for the transport of dangerous goods.

[Traduction]

compte des forces de la concurrence, et voilà pourquoi nous sommes passés du transport ferroviaire au camionnage. Cette décision pourrait être renversée si les compagnies ferroviaires tenaient davantage compte des impératifs de la concurrence.

M. Clifford: Vous jugez essentielle la confidentialité des contrats?

M. Cash: Oui.

M. Ouellet: Je crois comprendre que nombre de vos produits sont très dangereux. N'est-il pas vrai que le transport par rail est plus sûr que celui par camion?

M. Cash: Je vous remercie de poser cette question que tous les Canadiens devraient se poser de temps à autre. Des études portant essentiellement sur les gaz sous pression dont nous devons nous inquiéter ont révélé qu'il y a moins souvent d'accidents dans le camionnage que dans le transport ferroviaire et que les conséquences de ces accidents sont moins graves pour les camions, puisque chacun transporte de plus faibles quantités. Ainsi, à l'heure actuelle, des analyses scientifiques donnent à croire que le camionnage est probablement légèrement plus sûr que le transport ferroviaire. Toutefois, il faut aussi tenir compte d'un certain nombre d'autres facteurs, tels que les incidences environnementales du transport des marchandises sur des voies qui traversent des villes. Quand nous choisissons un transporteur, notre principal critère, c'est de savoir quelle incidence cela aura sur les collectivités locales. Il est aussi possible de gérer ce risque en choisissant expressément des routes en vue de minimiser les dangers, pour la population, du transport des marchandises.

En guise de conclusion, j'espère que la phobie des produits chimiques ne deviendra jamais aussi répandue au Canada qu'elle l'est aux États-Unis. La plupart des produits chimiques que nous transportons ne sont pas très dangereux. Nous expédions d'énormes quantités d'engrais et de sel. Oui, nous transportons certains produits dangereux, mais dans ces cas-là, nous prenons les meilleures mesures de sécurité possible, et voilà pourquoi nous appuyons les dispositions de ces projets de loi touchant la sécurité. Elles accorderont la prépondérance aux critères de sécurité, en ce sens que toute compagnie devra prouver qu'elle est «prête, apte et disposée» à offrir le service.

Nous espérons pouvoir collaborer avec le gouvernement à l'élaboration de normes très rigoureuses. Nous avons innové en matière de sécurité ferroviaire dans la conception des wagons et nous allons poursuivre nos efforts en ce sens.

M. Ouellet: Avez-vous l'intention de présenter un amendement qui ferait en sorte que la sécurité soit totalement garantie dans cette loi? Je suis d'accord avec ce que vous dites, mais je ne le retrouve pas dans le projet de loi.

M. Cash: Je crois savoir que l'on prévoit déposer un projet de loi sur la sécurité dans le secteur ferroviaire. Nous espérons faire part de nos commentaires à ce moment-là. Nous travaillons depuis de nombreuses années avec les autorités compétentes à l'élaboration de normes plus rigoureuses régissant le transport des marchandises dangereuses.

[Text]

[Translation]

• 1225

At a technical level for making representations about construction methods, steels, double-shelf couplers rather than single-shelf couplers for increased protection in the event of derailment, we are working with the Canadian Chemical Producers Association to set up a uniform standard for truck safety and truck inspection. If there is any way in which we can contribute to increasing safety, we will. We as a company are publicly committed to do it, and we will take great pleasure in being part of this discussion.

Yes, I would like to see a rail safety bill brought forward as rapidly as possible.

Mr. Ouellet: I just want to say I hope you realize that on one hand, you are asking the railways to charge you less, but on the other hand, you want them to go through major expenditures to improve the safety measures to better protect the goods they will carry on your behalf.

Mr. Cash: Most of the hazardous products we move on rail are moved in rail cars that are designed by us and either on lease or owned by us. We have a fleet of 3,300 rail cars. We hire very little from the railways, so we take care of the safety provisions ourselves. In terms of running the track, yes, there is always room for improvement.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. Angus: I have a supplementary, Mr. Chairman. I want to know whether Mr. Clifford's constituents are going to get a lower price.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I think the time is well over, so I am not going to ask a question. I just want to say I found the submission, the write-up, the short overview and the answers most refreshing. I think you are doing what we hope many, many companies in this country will do; that is, expand their business and increase employment through the use of this legislation.

Mr. Cash: Thank you.

Mr. Sandford: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, I want to echo Mr. Taylor's thoughts. Certainly your overview to start with was a good example and precedent, I hope, for other witnesses as we go down the road here. The professional and practical experience you have in the field in your answers to questions from members I found—as I think other members found—most informative. You did it in a very positive manner.

I want to compliment you very much. I know you have put a lot of time on this brief. I know you have been going around seeing different members and I know you are mad at me

Du point de vue technique, nous avons présenté des recommandations touchant les méthodes de construction, le choix des aciers, le remplacement des attelages à simple plateau par des attelages à double plateau, pour assurer une meilleure protection en cas de déraillement, et nous travaillons avec l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques pour élaborer des normes uniformes régissant la sécurité et l'inspection des camions. Nous ferons tout en notre possible pour contribuer à améliorer les normes de sécurité. Notre société a pris publiquement cet engagement, et nous serons très heureux de participer aux discussions.

Je vous réponds donc que je me réjouirais de la présentation rapide d'un projet de loi sur la sécurité ferroviaire.

M. Ouellet: Vous comprenez, j'espère, que vous demandez d'une part aux compagnies ferroviaires de vous fixer des prix plus bas, tout en leur demandant d'engager des dépenses considérables pour améliorer les mesures de sécurité afin de protéger les marchandises qu'elles transporteront pour votre compte.

M. Cash: La plupart des marchandises dangereuses que nous expédions par rail sont placées dans des wagons que nous avons nous-mêmes conçus et qui nous appartiennent et que nous louons. Nous avons un parc de 3,300 wagons. Nous louons très peu de wagons des compagnies ferroviaires et nous veillons nous-mêmes aux normes de sécurité. Pour ce qui est de l'exploitation de la voie, j'admets qu'il y a toujours place à l'amélioration.

M. Ouellet: Merci.

M. Angus: J'aimerais poser une question supplémentaire, monsieur le président. J'aimerais savoir si les commettants de M. Clifford obtiendront des réductions de prix.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je crois que notre temps est bien écoulé, et je ne poserai donc pas de questions. Je tiens tout simplement à dire que j'ai trouvé l'exposé, le mémoire, le court survol des points saillants et les réponses très enrichissants. Nous espérons que de nombreuses sociétés suivront votre exemple, en ce sens qu'elles prendront de l'expansion et créeront de nouveaux emplois en se prévalant des dispositions de cette loi.

M. Cash: Merci.

M. Sandford: Merci, monsieur le président.

Le président: Messieurs, j'aimerais me faire l'écho de M. Taylor. Le survol que vous nous avez présenté en début de séance était une idée excellente, et j'espère que d'autres témoins reprendront la formule à l'avenir. J'ai trouvé—comme d'autres—que vos réponses aux questions des députés reflétaient votre expérience professionnelle et pratique et étaient très enrichissantes. Vous avez fait preuve d'un esprit très positif.

Je tiens à vous féliciter. Je sais que vous avez consacré énormément de temps à la préparation de ce mémoire. Je sais aussi que vous avez rencontré de nombreux députés et que vous m'en voulez de n'avoir pas pu me rencontrer moi aussi. Je suis

[Texte]

because you never got to see me one day. But I am glad to see you today anyway. Thank you very, very much for coming.

We will now call an umbrella group, the Canadian Chemical Producers Association. Colleagues, we have before us from the Canadian Chemical Producers Association Mr. Jean Bélanger. Welcome, *bienvenu*, Mr. Bélanger. You have been sitting here very patiently all morning.

We have made some adjustments, members, because we did get behind this morning. We stood down one witness this afternoon because we know we will go to at least 1 p.m. The Chair was hoping that with the conclusion of the brief and presentation of the Canadian Chemical Producers Association, there could be a brief five-minute business session in which you could approve the timetable for the travel and a couple of other more procedural motions that we need to pass to implement the travel for this committee. It is really pursuant to the direction you gave the chairman.

• 1230

Pursuant to the direction you gave the chairman, those draft timetables are being copied right now. I will have them circulated to the members so they can see them, but basically they are along the lines of what we discussed in that two-hour business session we had here on Tuesday.

We need six members to stay, but I do not want to impede too much. We also in a sense have a problem. We have an excellent executive summary of a brief that members have. The problem is that in the brief—which I know Mr. Bélanger is not going to read as he has the executive summary that staff have before them and will dissect—they refer to another brief, which came forward with proposed amendments to the bill, and for a reason I have just been informed of that brief is not before members.

As members know, there has been a transition at the table and I do not know where that brief is. This is a little dilemma. Perhaps, Mr. Bélanger, you could give your overview—and you have a copy of that brief with the amendments—and highlight the amendments you think we should be considering. We will get the brief and assess it ourselves, but it does present a problem in terms of questions and answers on suggested amendments that the members do not have in front of them. Depending on how this hearing goes, you are not going to be adversely affected, because if necessary and if you so wish we would try to fit you in later on to discuss the brief specifically, if we felt it was necessary.

However, we have staff who are going to assess it. I do not know where it is. It was just pointed out to me in the brief.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if the gentlemen have an extra copy that the clerk can send out for photocopying while they are speaking, perhaps that is—if it is not very long . . .

A Witness: I have a number of extra copies with me that I can distribute right now.

[Traduction]

heureux d'avoir eu l'occasion de vous rencontrer aujourd'hui. Merci d'être venus.

Nous accueillons maintenant M. Jean Bélanger, porte-parole de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. Bienvenue, monsieur Bélanger. Vous avez assisté très patiemment à la séance de ce matin.

Nous avons dû faire certains rajustements, puisque nous avons pris du retard ce matin. Nous avons dû demander à un groupe de témoins de venir plus tôt cet après-midi parce que nous siégerons jusqu'à 13 heures au moins. En tant que président, j'espère qu'après la présentation du mémoire et l'exposé de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, nous pourrions prendre 5 minutes pour approuver l'itinéraire du Comité et adopter quelques autres motions touchant les déplacements du Comité. Cela reflète les instructions que vous m'avez données en ma qualité de président.

Nous sommes en train de faire photocopier les projets d'itinéraires, comme vous me l'avez demandé. Je ferai distribuer ces itinéraires aux membres, mais ils reflètent les décisions que nous avons prises lors de cette séance de deux heures que nous avons eue ici, mardi.

Six députés doivent rester, mais ce n'est pas à moi d'en décider. Nous avons aussi un autre problème. Nous avons un excellent résumé d'un mémoire qui a été remis aux députés. Le problème tient au fait que M. Bélanger mentionne dans son mémoire d'aujourd'hui—qu'il ne lira pas, puisqu'il a préparé un sommaire que les attachés de recherche pourront analyser—un autre mémoire présenté antérieurement et qui contenait des projets d'amendements au projet de loi; or, on me dit que les membres du Comité n'ont pas ce mémoire-là.

Comme vous le savez, la composition du Comité a changé en cours de route, et je ne sais pas où est rendu ce premier mémoire. C'est un problème. Monsieur Bélanger, vous pourriez peut-être nous expliquer brièvement quels amendements vous proposez et nous remettre, si vous en avez, des copies du mémoire contenant ces amendements. Nous pourrions par la suite analyser ce premier mémoire, mais il nous sera difficile de poser aujourd'hui des questions sur des amendements que les membres du Comité n'ont pas. Si cela s'avérait nécessaire, nous pourrions toujours vous inviter à comparaître à nouveau pour discuter de ce premier mémoire.

Toutefois, nos attachés de recherche vont l'analyser. Je ne sais pas ce qui est advenu de ce mémoire. On vient tout juste de me signaler que nous ne l'avons pas.

M. Angus: Monsieur le président, si nos témoins ont une copie supplémentaire, le greffier pourrait la faire photocopier pendant l'exposé et, s'il n'est pas très long . . .

Un témoin: J'ai avec moi quelques exemplaires supplémentaires que je peux faire distribuer dès maintenant.

[Text]

The Chairman: That would be helpful. Members could look at it as Mr. Bélanger gives the executive summary. Thank you, Mr. Angus.

Mr. Angus: I will always be helpful, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes. I appreciate that, Mr. Angus.

Thank you, Mr. Bélanger. Could you please proceed with your presentation.

Mr. Jean Bélanger (President, Canadian Chemical Producers Association): Thank you, Mr. Chairman. Members of the standing committee, my name is Jean Bélanger and I am president of the Canadian Chemical Producers Association, CCPA. With me here today are Mr. Ron Johnson of Dow Chemical Canada Inc., chairman of CCPA's Transportation and Distribution Committee; Mr. John Lindsay of C-I-L Inc., who chairs CCPA's Issues Task Force, which addresses transportation regulatory reform; and Mr. David Goffin, my staff member responsible for transportation.

CCPA represents 70 manufacturing companies, which produce about 90% of Canada's total output of manufactured chemicals. Our members range in size from the larger companies typically associated with the petrochemical product sector to the smaller companies frequently involved in production of inorganic or specialty chemicals.

Transportation is very important to our industry since we generate an annual freight bill well in excess of \$1 billion and rank fifth among Canadian industries in terms of value of factory shipments.

L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques s'est signalée comme l'un des principaux partisans de la réforme des transports prévue par les projets de loi C-18 et C-19. Nous croyons fermement que les avantages commerciaux découlant de ces lois contribueront substantiellement au renforcement de la compétitivité de l'industrie chimique sur les marchés nord-américains et outre-mer. Cela est dû au fait qu'après les coûts des matières premières le transport est habituellement le plus important facteur dans la fixation des prix des produits chimiques.

En fait, dans le cas des produits inorganiques de base, le coût du transport peut excéder la valeur du produit. En raison de leur importance, les frais de transports déterminent souvent la viabilité commerciale des transactions de produits chimiques.

Dans notre mémoire présenté au Comité permanent, nous avons abordé un certain nombre d'arguments avancés durant les débats sur ces lois. J'aimerais vous signaler très brièvement les parties de notre mémoire qui sont particulièrement importantes pour les membres de l'ACFPC.

[Translation]

Le président: Cela nous serait très utile. Les membres du Comité pourront l'étudier pendant que M. Bélanger nous présente son exposé. Merci, monsieur Angus.

M. Angus: J'essaie toujours de me rendre utile, monsieur le président.

Le président: Oui. Je vous en remercie, monsieur Angus.

Merci, monsieur Bélanger. Vous pouvez nous présenter votre exposé.

M. Jean Bélanger (président, Association canadienne des fabricants de produits chimiques): Merci, monsieur le président. Messieurs les membres du Comité permanent, je m'appelle Jean Bélanger et je suis président de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, ou l'ACFPC. Ceux qui m'accompagnent aujourd'hui sont M. Ron Johnson, de la *Dow Chemical Canada*, président du Comité des transports et de la distribution de l'ACFPC; M. John Lindsay, de la C-I-L Inc., qui préside le groupe de travail de l'association chargé des questions concernant la réforme de la réglementation des transports, et M. David Goffin, responsable des transports.

L'ACFPC représente 70 entreprises qui fournissent environ 90 p. 100 de l'ensemble des produits chimiques manufacturés au Canada. Nous comptons parmi nos membres des grosses entreprises généralement associées au secteur des produits pétrochimiques, des entreprises de taille intermédiaire et des petites entreprises fréquemment associées à la production de produits chimiques inorganiques ou de spécialité.

Les transports sont d'une importance vitale pour notre industrie, car nos frais de transport annuels dépassent largement le milliard de dollars, et nous sommes au cinquième rang parmi les grandes industries canadiennes du point de vue de la valeur des livraisons des usines.

The Canadian Chemical Producers Association is on record as a major supporter of the transportation reform initiatives set forth in Bills C-18 and C-19. We firmly believe that the commercial advantages of this legislation will be very important to the chemical industry's ability to compete in both North American and offshore markets. This is because, after feedstock costs, transportation is usually the largest cost component in chemical pricing.

In fact, for inorganic commodity chemicals, the cost of transportation can actually exceed the value of the product. Because transportation costs are so important, they often influence the commercial viability of chemical transactions.

In our submission to the standing committee, we have addressed a number of the arguments advanced during the debate about this legislation. I would like to review for you, very briefly, the sections of our submission that are key to CCPA member companies.

[Texte]

• 1235

For many of our members, the competitive access provisions are among the most crucial in Bill C-18. Shippers currently captive to one railway will have the opportunity to economically reach the lines of other railways through extension of interswitching limits, a railway's use of terminal running rights, or the opportunity to apply for a competitive line rate to the nearest interchange point.

Commencing on page 18 of our submission, we have provided a number of specific examples of the ways in which CCPA member companies will use these competitive access measures. We have emphasized that shippers need a complete package of competitive access mechanisms. The ability of shippers to make use of any one of them will depend on his particular circumstances.

In our view, transportation regulatory reform in the United States failed to adequately address the question of competitive access. As a result, it continues to be an issue in that country to the present day. On the other hand, the drafters of Bill C-18 have recognized and addressed the competitive access issues through a carefully crafted package of mechanisms which the CCPA strongly endorses.

On confidential contracts, CCPA members are looking forward to negotiating confidential contracts with Canadian railways. It will offer them innovative service packages and freight rates tailored to their needs. Confidential contracts for domestic and transborder shipments will help our members service their customers' needs more effectively and compete on an equal basis with American competitors.

Commencing on page 15 of our submission, we offer several commercial examples demonstrating situations in which confidential contracting would offer advantages to CCPA members. We stress that confidential contracts are necessary for domestic shipments as well as transborder shipments.

L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques estime que les perspectives ouvertes par l'accès concurrentiel et la possibilité de pousser des contrats confidentiels amélioreront le processus de négociations, de sorte que les différences entre les expéditeurs et les transporteurs seront moins fréquents.

A la page 24 de notre mémoire, l'Association donne son appui à l'arbitrage sans appel qui constitue une façon rapide de régler les différends. L'Association estime que ce processus relativement rigide contribuera à pousser les parties à s'entendre par voie de négociations. C'est pourquoi nous avons prié le Comité permanent de repousser toutes propositions ayant pour effet d'affaiblir ce processus.

Mr. Chairman, if I might be allowed to depart from my prepared text for a moment, I would like to open a short parenthesis. In their working papers on Bill C-18, the railways have suggested competitive line rates and access to final offer

[Traduction]

Pour beaucoup de nos membres, les dispositions concernant l'accès concurrentiel comptent parmi les plus importantes du projet de loi C-18. Les expéditeurs qui, à l'heure actuelle, ne peuvent utiliser qu'un seul chemin de fer pourront avoir accès, d'une manière économique, à d'autres lignes ferroviaires grâce à l'extension des limites d'interaiguillage et à l'utilisation, par les compagnies de chemins de fer, des droits de circulation dans les gares-terminus, ou auront l'occasion d'obtenir un prix concurrentiel de parcours jusqu'au point de correspondance le plus près.

À partir de la page 18 de notre mémoire, nous avons fourni un nombre d'exemples précis des diverses manières dont les entreprises membres de l'ACFPC tireront parti de ces mesures d'accès concurrentiel. Nous avons mis l'accent sur le fait que les expéditeurs ont besoin de l'ensemble des mécanismes d'accès concurrentiel, car leur capacité d'utiliser l'un ou l'autre de ces mécanismes est fonction de leur situation particulière.

À notre avis, la réforme de la réglementation des transports aux États-Unis n'a pas abordé adéquatement la question de l'accès concurrentiel, ce qui fait que cette question est encore en litige dans ce pays. Par contre, les rédacteurs du projet de loi C-18 ont tenu compte des problèmes posés par l'accès concurrentiel et s'y sont attaqués par un ensemble de mécanismes conçus avec soin, que l'ACFPC appuie sans réserve.

Les membres de l'ACFPC attendent avec impatience le jour où ils pourront négocier des contrats confidentiels avec les compagnies de chemins de fer qui leur offriront des services globaux innovateurs et des tarifs de transport adaptés à leurs besoins. Des contrats confidentiels, tant pour les expéditions intérieures que transfrontalières, aideront nos membres à satisfaire les besoins de leurs clients plus efficacement et à concurrencer les entreprises américaines sur un pied d'égalité.

À partir de la page 15 de notre mémoire, nous offrons plusieurs exemples commerciaux de situations dans lesquelles des contrats confidentiels seraient avantageux pour les membres de l'ACFPC. Nous insistons sur le fait que les contrats confidentiels sont nécessaires tant aux expéditions intérieures qu'aux expéditions transfrontalières.

The Canadian Chemical Producers Association feels that the competitive alternatives offered by competitive access and the opportunity to use confidential contracts will enhance the negotiation process so that disputes between shippers and carriers will not frequently arise.

On page 24 of our submission, CCPA supports final offer arbitration as a speedy method of settling disputes. CCPA feels that the relatively rigid final offer process will itself become important for encouraging the parties to reach a negotiated settlement and therefore we have urged the standing committee to resist any submissions that would have the effect of weakening this process.

Monsieur le président, j'aimerais m'écarter du texte pour quelques instants afin de faire une courte digression. Dans leur document de travail sur le projet de loi C-18, les compagnies ferroviaires ont proposé des prix de ligne concurrentiels et ont

[Text]

arbitration should only occur where there is an absence of effective modal competition. That is where the shipper is captive.

I refer the members of the standing committee to page 22 of CCPA's submission, where we say the following:

The Railways have also suggested that competitive line rates and access to final offer arbitration should only occur where there is an absence of effective modal competition.

How would effective modal competition be judged? Who would do it? This is not an easy question to answer. Even where other modes of transport are physically available, some chemical manufacturers are dependent on rail service. This is because of factors such as the distance to markets, the continuous nature of the manufacturing process, a larger customer base or the hazardous nature of the chemical product.

Attempting to judge effective modal competition would probably require additional measures in the new legislation, giving the agency the power to make this determination. This would result in an additional regulatory burden, the very thing the railways say they want to avoid. It would also probably result in quite a large number of referrals to the agency which would needlessly bog down the process. So CCPA urges this committee to reject the railway submissions on this point.

• 1240

Pour retourner à mon texte, monsieur le président, je dois dire que le transport routier est important pour les entreprises membres de notre association. Les grosses entreprises membres de l'ACFPC transportent, par camion, plus de 35 p. 100 de leur production totale. Chez les plus petites entreprises cette proportion dépasse 50 p. 100. L'Association préférerait que le test d'aptitude proposé dans le projet de loi C-19, comme seul critère d'accès, soit mis en oeuvre plus tôt. A la page 27 de notre mémoire, nous avons demandé l'adoption du test d'aptitude aussitôt que les critères qui le sous-tendent auront été élaborés.

A la page 13 de notre mémoire, nous avons souligné notre engagement à l'égard de la sécurité des transports et demandé la mise en vigueur rapide du Code de sécurité national du camionnage, pour appuyer la réforme de la réglementation du transport routier.

To sum up, CCPA members are looking forward to an era of increased competition in transportation and a more open and accessible regulatory process which Bill C-18 and Bill C-19 will provide. We need these reforms to help the Canadian chemical industry compete more effectively in domestic and world markets and continue to generate jobs for Canadians. The specific examples we have provided in our submission demonstrate that CCPA member companies are ready and waiting to use the reform measures as soon as this legislation is proclaimed.

[Translation]

demandé que l'accès à l'arbitrage portant sur la dernière offre soit limité au seul cas où il y a absence de concurrence modale efficace. Il s'agit de cas où l'expéditeur est captif.

Je demanderais aux membres du Comité permanent de se reporter à la page 22 du mémoire de l'ACFPC, où nous disons:

Les chemins de fer ont également fait valoir que les prix de ligne concurrentiels et le recours à l'arbitrage ne devraient entrer en jeu que là où il n'existe aucune concurrence modale efficace.

Comment peut-on juger de l'efficacité de la concurrence modale? Qui le ferait? Il n'y a pas de réponse facile à cette question. Même lorsque d'autres moyens de transport existent, certains fabricants de produits chimiques dépendent du transport ferroviaire. Cela est attribuable à un certain nombre de facteurs, dont l'éloignement des marchés, la nature continue des processus de fabrication, le nombre de clients ou la nature dangereuse du produit chimique.

Pour juger de l'efficacité de la concurrence modale, il faudrait probablement ajouter des dispositions additionnelles au projet de loi, de façon à donner à l'office le pouvoir de juger de l'efficacité. Cela alourdirait le fardeau de la réglementation, ce que cherchent à éviter les compagnies ferroviaires. Il en résulterait probablement le renvoi d'un plus grand nombre de dossiers à l'office, ce qui ralentirait inutilement le processus. Par conséquent, l'ACFPC demande instamment que le Comité rejette les demandes des compagnies ferroviaires à cet égard.

Let me now return to my text, Mr. Chairman. I must say that highway transportation is important to CCPA member companies. Our larger member companies move over 35% of their total production by truck, while for smaller members this average is over 50%. CCPA would prefer to have earlier implementation of a fitness test proposed by Bill C-19 as the sole criterion for entry. On page 27 of our submission, we have urged immediate adoption of the fitness test as soon as the criteria underlying the fitness test have been developed.

On page 13 of our submission, we have emphasized CCPA's commitment to safety and transportation and urged expeditious implementation of the national safety code for trucking, to support highway regulatory reform.

En résumé, les membres de l'ACFPC attendent avec impatience le jour où une plus grande concurrence dans le domaine des transports et un processus de réglementation plus ouvert et plus accessible auront été rendus possibles par les projets de loi C-18 et C-19. Ces réformes sont nécessaires pour aider l'industrie chimique canadienne à être plus compétitive, tant sur le marché intérieur que mondial, et à créer des emplois pour les Canadiens. Les exemples précis que nous avons fournis dans notre mémoire démontrent que les entreprises membres de l'ACFPC sont prêtes et disposées à appliquer les mesures de réforme aussitôt que ces lois seront adoptées.

[Texte]

We will be pleased to attempt to answer any questions you may have regarding CCPA's use on this legislation, and perhaps I might ask Mr. David Goffin to make a few comments regarding the other submission to Transport Canada.

The Chairman: Yes, please do.

Mr. David Goffin (Senior Project Manager, Canadian Chemical Producers Association): In our submission to Transport Canada, we have indicated that we are not looking for major amendments to the legislation. I think I can say that we could live with it very well as it is now. If there is one overriding theme in our requests, that is to have a look at some of the ways in which the confidential information is filed with the agency and to make sure that there is not the potential for leakage of confidential information, which I heard you discuss earlier this morning. It is primarily to look at whether it is really necessary to file a confidential contract with the agency at all, or whether a summary of that contract would do.

The Chairman: Thank you, Mr. Goffin, for a succinct overview. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur Bélanger je vous remercie pour votre présentation d'aujourd'hui devant le Comité. Il est évident que nous étudierons très attentivement les quelques suggestions d'amendements que vous nous avez présentées.

En particulier, un des articles du projet de loi C-18 que vous aimeriez voir amender, est l'article qui traite de l'Agence nationale des transports, une nouvelle agence. Vous demandez des garanties pour que les membres de cette agence, soient compétents dans le domaine des transports; vous demandez aussi une représentation à la fois des compagnies de transport, des expéditeurs et du public en général. Souhaiteriez-vous un amendement précis qui déterminerait la représentation? Comment voyez-vous la composition de l'agence?

• 1245

Mr. Goffin: I do not think I would like to propose wording for a specific amendment, but generally we would like to see a balance between the shippers, carriers and the public.

Mr. Ouellet: How do we arrive at it?

Mr. Goffin: Equal representation might be one way of doing it. We certainly feel in the make-up of the CTC that perhaps people with a shipping background have not always being appointed to the commission.

M. Ouellet: Une autre question que je voudrais vous poser a trait aux contrats confidentiels. Il semble que vous acceptiez cette idée des contrats confidentiels. Par ailleurs, vous soumettez des amendements pour vous assurer qu'un sommaire seulement soit déposé. Également, vous demandez que des modalités garantissent que le moins de monde possible puisse consulter ces contrats confidentiels. Selon votre mémoire, il y

[Traduction]

Nous essaierons volontiers de répondre à toutes les questions que vous poserez concernant le point de vue de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques relativement à ces lois. M. David Goffin aimerait faire quelques commentaires concernant l'autre mémoire que nous avons soumis à Transports Canada.

Le président: Allez-y.

M. David Goffin (directeur principal de projets, Association canadienne des fabricants de produits chimiques): Dans notre mémoire à Transports Canada, nous avons indiqué que nous ne réclamons pas d'amendements majeurs aux projets de loi. Je crois pouvoir dire que nous nous sentons tout à fait prêts à les accepter tels quels. Ce que nous réclamons surtout, c'est qu'il soit possible d'examiner les procédures de divulgation des renseignements confidentiels à l'office et de veiller à ce qu'il n'y ait pas de fuites de renseignements confidentiels, ce dont vous avez parlé plus tôt ce matin, je crois. Il s'agit surtout de savoir s'il est réellement nécessaire de transmettre le contrat confidentiel à l'office, ou s'il ne serait pas suffisant de lui faire parvenir un résumé du contrat.

Le président: Merci, monsieur Goffin, de nous avoir présenté les points saillants de votre mémoire. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Bélanger, I thank you for your submission to the committee. It goes without saying that we will closely examine the few amendments that you have presented to us.

You would particularly want to see an amendment to the clause in Bill C-18 dealing with the new National Transportation Agency. You would like guarantees that the members of this agency will be knowledgeable in matters related to transportation; you have also requested that representatives of the transport companies, shippers and the general public be appointed as members of the agency. Would you want to see an amendment which would explicitly set out this representation? What members would you like to see appointed to the agency?

M. Goffin: Je n'irai pas jusqu'à proposer un libellé d'amendement, mais nous demandons, de façon générale, que l'on tienne compte de façon équilibrée des intérêts des expéditeurs, des transporteurs et du public.

M. Ouellet: Comment peut-on y arriver?

M. Goffin: Le représentation égale serait peut-être une solution. Nous avons l'impression que, dans le passé, on n'a pas toujours nommé à la CCT des membres qui s'y connaissaient en matière d'expédition.

Mr. Ouellet: I would like to ask you another question concerning confidential contracts. I have the impression that you approve of confidential contracts. On the other hand, you propose amendments for the filing of contract summaries only. Furthermore, you ask for guarantees by which the number of people authorized to consult these confidential contracts would be limited. In your submission, you also say that there is a risk

[Text]

aurait un risque que ces contrats confidentiels deviennent publics, qu'il y ait des fuites, que ces contrats confidentiels soient connus de gens qui normalement ne devraient pas être au courant. Ma question est très simple. Si vous craignez tellement les contrats confidentiels, ne pensez-vous pas qu'il serait mieux qu'il n'y en ait pas?

M. Bélanger: Monsieur Ouellet, nous avons toujours reconnu les difficultés quant à l'information confidentielle qui est fournie au gouvernement dans toutes sortes de réglementations, que ce soit ici ou dans tout autre projet où nous devons fournir l'information sur la santé, la sécurité ou l'environnement.

Nous avons l'habitude de travailler dans ce contexte. Nous croyons qu'il est possible d'avoir des systèmes pouvant prévenir les fuites d'informations. Évidemment, plus de personnes savent, plus c'est dangereux et moins c'est confidentiel. Il s'agit de trouver un certain équilibre. Nous croyons important, comme règle de base, de connaître les éléments de base du contrat, les éléments de base de l'information sur la santé, etc.. Mais nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'avoir tous les éléments. Voilà pourquoi nous demandons que cette information soit transmise seulement pour permettre de contrôler une fuite, par exemple.

Mr. Goffin: Our requests for amendments are really leading to an enhancement of the confidential contract process. We certainly would not suggest at all that it be done away with, if there is the potential for leakage of information.

We heard Mr. Cash say that in the United States, C-I-L Inc. has found there has not been this leakage. But we would like a little bit more assurances in some of the amendments we have suggested that it does not happen here.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. On the confidential contract, I will throw something out in terms of the act. Your thought from your brief is to have a summary file. Of course, at the moment under the bill, a summary of a non-confidential matter is actually published. What is your position on it?

Mr. Goffin: We do not oppose publishing the non-confidential information. We would like to see the criteria that are going to be used for selecting the information. But we have had some discussions to indicate it would be quite broad information of general interest, and we certainly do not object to it.

The Chairman: Thanks. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Welcome gentlemen, and particularly thanks for the copy of the brief of Transport Canada detailing the proposed changes. This is one of the things we have to do. It makes our job easier when we see specifically, perhaps not in the legal words you want us to use, but the intentions.

On page 7 of the brief, you deal with clause 41, which gives the agency broad powers to review, rescind or vary a decision. I think this is what you want: you want some kind of mechanism in place to prevent frivolous appeals that would cause the agency to rehear an application. Can you elaborate on why

[Translation]

that these confidential contracts could become public, that there might be leaks and that people who should not normally be aware of the contents of the contracts could gain that knowledge. My question is very simple. If you are so concerned about confidential contracts, do you not think that it would be preferable not to have them at all?

Mr. Bélanger: Mr. Ouellet, we have always admitted that it is difficult to protect the confidentiality of information provided to the government under various regulations, whether in the area of transportation, or health, security or the environment.

We have become accustomed to working in such a context. We believe that it is possible to set up systems to prevent leaks of information. Obviously, the greater the number of people involved, the greater the danger of loss of confidentiality. The idea is to provide certain safeguards. As a rule of thumb, we considered that it is important to know what the basic elements of the contract are, the essential elements relating to health, etc. But we do not believe that it is necessary to make known all the elements of the contract. That is why we request that this information be provided only to prevent a leak, for example.

M. Goffin: Nos propositions d'amendements visent réellement à améliorer les procédures touchant les contrats confidentiels. Nous ne proposerions certainement pas que ces contrats soient tout à fait éliminés s'il y a danger de fuites.

M. Cash a dit qu'aux États-Unis, la C.I.L. a constaté que de telles fuites ne se produisent pas. Mais nos amendements visent à obtenir des garanties contre une telle possibilité.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Dans votre mémoire, vous dites qu'il serait suffisant de déposer auprès de l'office un résumé du contrat confidentiel. Bien sûr, le projet de loi prévoit actuellement la publication d'un résumé d'un document non confidentiel. Qu'en pensez-vous?

M. Goffin: Nous ne nous opposons pas à la publication de renseignements non confidentiels. Nous voudrions pouvoir examiner les critères qui seront utilisés pour déterminer quels renseignements peuvent être divulgués. Nous avons appris qu'il s'agirait uniquement de renseignements d'intérêt général, et nous ne nous opposons certainement pas à cela.

Le président: Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Bienvenue, messieurs; j'aimerais vous remercier particulièrement d'une copie du mémoire que vous avez remis à Transports Canada et qui donne les changements que vous proposez. Même si vous ne nous proposez pas un libellé juridique, cela nous facilite déjà la vie de savoir ce que vous voulez.

À la page 7 de votre mémoire, vous parlez de l'article 41, qui donne à l'office des pouvoirs très vastes de révision, d'annulation ou de modification des décisions. Si je vous ai bien compris, vous voulez qu'un mécanisme quelconque soit mis en place pour exclure les appels futiles qui amèneraient l'office à

[Texte]

you want that? Do you think you are going to have some problems with that section without that protection?

• 1250

Mr. Ron Johnson (Manager, Overland Transportation, Dow Chemical Canada Incorporated): Mr. Angus, our concern is the fact that this section would permit people to open up questions and to come back on things which had been decided on before. We would like to see things set and know that we did not have to worry about something coming back on us again. Business should be dealt with and be finalized.

Mr. Goffin: That is right, Mr. Johnson. One point which particularly struck me was that it is so broad that the agency may rehear an application even before deciding on it if there has been a change in facts. So you are faced with a situation where you have gone through a hearing, but something has changed and before you can get a decision, you have another hearing. We are asking that there certainly be a material change before that occurs.

Mr. Angus: Under "Dispute Resolution", you suggest that you would like to see some basic rules governing the arbitration process included in the legislation. Do you have specific suggestions as to the types of rules? If you do not have any now, I think the committee would be pleased to receive in writing any suggestions that you may want to come up with later.

Mr. John Lindsay (Transportation Development Manager, Sulphur Products, C-I-L Inc.): We feel that a lot of other legislation, such as the Ontario Ministry of Labour Act and the American Association of Arbitration, lay out some specific guidelines that an arbitration would follow. Under the act, I believe it is at the agency's discretion as to what procedures would be followed. We would just like something to be a little more spelled out.

Mr. Angus: You would be more comfortable having it in legislation, as opposed to regulations.

Mr. Lindsay: Yes.

Mr. Bélanger: We would be very pleased to broaden this item a little bit by supplying you with additional information.

Mr. Angus: That would be very helpful. In one final area, I am seeing some inconsistencies within your brief. On the one hand, you are clearly supporting the legislation or deregulation, but on the other hand, you have asked for another mechanism for public hearings. For example, on page 10 you submit that shippers should have the right to intervene under section 149 to ensure a full hearing on the issues, which is the obtaining terminal running rights. So you are clearly looking for a regulation, if you like, to protect shippers through this process, and that does seem inconsistent with your call for deregulation.

[Traduction]

réexaminer une requête. Pourriez-vous nous expliquer un peu pourquoi? Pensez-vous que cet article va vous poser quelques problèmes si rien n'est prévu pour éviter ce genre d'appels injustifiés?

M. Ron Johnson (directeur, Transport de surface, Dow Chemical Canada Incorporated): Monsieur Angus, nous craignons que cet article ne permette que l'on remette en question en permanence les décisions qui ont été prises. Nous aimerions que les choses soient arrêtées une fois pour toutes, et savoir sur quoi nous pouvons compter. Pour que les affaires avancent, il faut savoir une fois pour toutes où l'on en est.

M. Goffin: C'est exactement ce que je pense, monsieur Johnson. Cette disposition est si peu précise, et c'est ce qui m'a frappé, que l'office, en fait, peut revoir un dossier de demande avant même d'avoir pris une première décision, au cas où il estime que les circonstances ont évolué. Vous avez donc eu droit à une première audience, mais entre temps, quelque chose a changé, et avant même qu'une première décision ait été rendue, une deuxième audience a lieu. Avant cela, il faudrait tout de même être absolument certain qu'il y a eu évolution complète de la situation.

M. Angus: Dans votre rubrique où vous traitez du règlement des différends, vous dites que les règles de la procédure d'arbitrage devraient être fixées dans la loi. Avez-vous à ce sujet quelques propositions à faire? Si, pour le moment, vous n'en avez pas, vous pourriez toujours les faire parvenir ultérieurement par écrit au Comité.

M. John Lindsay (directeur, Développement des transports, produits sulfurés, CIL Inc.): Nous constatons, dans bien des cas, qu'il s'agisse de la loi ontarienne sur le travail ou des règles de l'*American Association of Arbitration*, que les dispositions légales prévoient de façon précise les règles de l'arbitrage. Ici, tout est laissé à la discrétion de l'office, et nous aimerions tout de même que les choses soient un peu précisées.

M. Angus: Et cela, dans la loi plutôt que dans les règlements.

M. Lindsay: Oui.

M. Bélanger: Nous serions d'ailleurs très heureux de développer un peu ce point et de vous fournir là-dessus toute l'information que nous pourrions.

M. Angus: Je crois que ce serait très utile. Enfin, je crois voir quelques illogismes dans votre mémoire. D'un côté, vous êtes tout à fait partisans de la déréglementation, mais de l'autre, vous demandez que l'on organise différemment les audiences publiques. Ainsi, à la page 10, vous demandez que les expéditeurs puissent invoquer l'article 149 et être entendus lorsqu'il est question de ces droits de circulation. Ce que vous demandez donc ici, très clairement, c'est que les expéditeurs bénéficient de la protection du règlement, ce qui me paraît être en contradiction avec votre première prise de position.

[Text]

Mr. Goffin: I do not think so, Mr. Angus. I grant you that there does appear to be this inconsistency on the surface and the railways have been quick to point that out, but what the legislation has done is provide re-regulation in those areas where we do not have competitive access. I think many of the areas where we would support that re-regulation of all the areas are in that very category. We accept that it is superficially an anomaly, but it is the only way to give shippers that competitive access. They have not done in the United States and it has really hindered the implementation of the Staggers Act. The reference you made does fall into this area of terminal running rights as one of the competitive access mechanisms and we would like to have greater involvement with that.

Mr. Angus: You have heard the scenario about Canadian products going from one Canadian point to another Canadian point via the U.S. I realize that you cannot speak for the individual companies which you represent, but do you generally believe that your member companies would do so if they got a cheaper rate by going the U.S. route?

• 1255

Mr. R. Johnson: I think there is a wide variety of opinion. It depends on the case and how important it was and how significant. Where there is an opinion, where there is no difference in opinion, lies in the fact that we are all competing as hard as we can in markets where we are having difficulty trying to compete equally with either our U.S. or other counterparts.

The bottom line says we need everything we can get to help us try to maintain our viability and compete effectively, so I suspect under those conditions in the markets that we are trying to compete in today, there will be a lot of pressure on us to—yes, we are just going to have to take advantage of the most competitive option we can find.

From the theoretical standpoint, I think there is the feeling and concern generally that we are Canadians, as you mentioned before, and we need to support our own railway system. None of us win if it goes down the tube. Therefore, there may be cases under which we would have to think about it and do differently. Competition is certainly our biggest problem at the moment. We need decent rates to be able to compete effectively and maintain our businesses.

Mr. Goffin: On page 21 of our submission, Mr. Angus, we discussed one of our CCPA members in Alberta who is currently captive to a Canadian railway. He is looking forward to having the opportunity to use a competitive line rate to reach a U.S. carrier for transporter shipments. One of his options is to clearly, then, short haul the Canadian carrier.

What he pointed out to me was that since this legislation was looming on the horizon, for the first time he has found the Canadian railway really responsive to considering what his service needs are and starting to negotiate with him. He told

[Translation]

M. Goffin: Je ne le pense pas, monsieur Angus. Même si, à première vue, il y a contradiction—et les chemins de fer ne se sont pas fait faute de le faire remarquer—il faut tout de même noter que la loi, en fait, procède à une re-réglementation chaque fois que nous ne pouvons pas bénéficier de l'accès concurrentiel. Je pense que c'est précisément dans ce genre de cas que nous demandons nous aussi que l'on procède à une re-réglementation. À première vue, cela paraît être une anomalie, mais c'est tout de même la seule façon de garantir aux expéditeurs cet accès concurrentiel. On ne l'a pas fait aux États-Unis, et je pense que cela a beaucoup nui à l'application du Staggers Act. Ce dont vous nous parlez ici concerne bien les droits de circulation, et la protection de l'accès concurrentiel, et nous aimerions nous aussi pouvoir en profiter.

M. Angus: Vous savez que nous avons évoqué la possibilité, pour certaines marchandises canadiennes acheminées d'un point du Canada à un autre, de transiter par les États-Unis. Vous ne pouvez pas, ici, vous engager pour les compagnies que vous représentez, prises isolément, mais pensez-vous qu'elles seraient tentées effectivement de transiter leurs marchandises par les États-Unis si les tarifs étaient plus intéressants?

M. R. Johnson: Je pense que les avis sont très partagés. Les choses se décident cas par cas, et tout dépend de la différence de tarif. Ces divergences viennent du fait que nous avons à faire face à une concurrence très dure, et que nous avons du mal à lutter à armes égales, qu'il s'agisse de nos concurrents américains ou autres.

Nous essayons donc de jouer de toutes les possibilités qui nous sont offertes pour maintenir notre position et faire face à la concurrence; étant donné les conditions actuelles du marché, ce sera parfois très difficile... effectivement, nous allons être obligés de profiter de tous les avantages qui pourraient nous être offerts.

Théoriquement, évidemment, nous nous sentons tous Canadiens, comme vous l'avez dit, et nous nous sentons également tenus de soutenir nos chemins de fer. Personne, ici, ne gagnerait à ce que nos compagnies de chemins de fer fassent faillite. Il y aura donc peut-être certaines situations dans lesquelles nous aurons à réfléchir deux fois avant de prendre notre décision. Mais pour le moment, c'est bien la concurrence qui est notre premier souci. Pour défendre notre position dans le monde des affaires, pour faire face à cette concurrence, nous avons besoin de tarifs acceptables.

M. Goffin: À la page 21 de notre mémoire, monsieur Angus, nous citons le cas d'un de nos membres, en Alberta, qui est en quelque sorte captif des chemins de fer canadiens. Il sera certainement ravi que les nouvelles dispositions sur les prix de ligne concurrentiels lui permettent de s'adresser à un transporteur américain. Il est alors évident que le transporteur canadien sera court-circuité.

Et comme il me l'a dit, depuis que le projet de loi est en discussion, les chemins de fer canadiens se montrent subitement beaucoup plus soucieux de ses besoins et de ses exigences, et sont disposés à négocier avec lui. Il n'y voit évidemment

[Texte]

me frankly that he welcomed that and if he was happy with the service; as long as the cost of the Canadian railway was competitive, then he would stay with them. Right now, he is not happy with the service, but the railway has the opportunity to improve it.

Mr. Lindsay: I would just like to add that in some situations we are actually paying a higher rate than what has been offered due to service considerations, and this is a very important factor which has to be considered in transportation. Tank cars are very expensive in our business and the faster turn around, it means fewer tank cars are required for that. In some cases, we are paying more to get a better service. It is not necessarily just lower rates.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen. Thank you, Mr. Chairman. That is all I have.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Just to pursue that one question before calling Mr. Gray, if there is and letting the competition force take effect, and you go south, then across—and if you are going south or coming north, you are going to have one CLR competitive line rate. You are not going to get it at the other end.

This is going to be a potential governing factor as to how much goes south, across and north. Obviously, if you connect with Burlington Northern, I guess, they have access into Vancouver, but that is why the factors have to be all assessed, I would think, on an individual basis.

Mr. Goffin: Yes, as you know, there is the provision in the legislation that if there is a cost-effective Canadian route, you have to use it.

The Chairman: I am glad you reminded us. Another factor here that is going to affect the business is the competitive decision as to what you do. It is not open season or open sesame on the thing in terms of going south, across, then coming north, because of the provisions in the act now.

Mr. Angus: If that particular clause does work.

The Chairman: Yes, but one CLR only, so it means at the other end you have to worry about how you get it back up and then you have the competitive Canadian situation. What is the phrase you just used?

Mr. Goffin: It is cost-effective.

The Chairman: It is noon; it has been a long week. Cost-effective. Mr. Gray.

Mr. Angus: It is one o'clock.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. Just one technical question, gentlemen, concerning your brief on competitive access. We have had a couple of the railway carriers before us and I guess we do not have to name them.

[Traduction]

aucun inconvénient, et si le service est satisfaisant, en même temps que les prix, il fera appel aux chemins de fer canadiens. Pour le moment, il n'est pas satisfait de leurs services, mais les chemins de fer ont précisément la possibilité de revoir leur politique.

M. Lindsay: J'aimerais ajouter qu'il nous arrive de devoir payer des tarifs plus élevés que ceux qui avaient d'abord été prévus, en raison de certaines de nos exigences; voilà un aspect de la question non négligeable. Les wagons-citernes nous coûtent très cher, et plus le roulement se fait rapidement, moins nous avons besoin de wagons. Pour obtenir un meilleur service, nous payons des tarifs plus élevés. Il ne faudrait pas croire que nous obtenons systématiquement des réductions.

M. Angus: Merci, messieurs. Merci, monsieur le président. Ce sera tout.

Le président: Merci, monsieur Angus. Avant de passer la parole à M. Gray, j'aimerais rester sur ce sujet. Si l'on fait jouer la concurrence, et s'il y a effectivement concurrence, lorsque vous expédiez vers le Sud, de l'autre côté... que vous alliez vers le Sud, ou vers le Nord, vous bénéficierez du prix de ligne concurrentiel. Il n'en sera pas de même à l'autre bout de la ligne.

C'est ce qui va décider de la façon dont les marchandises seront expédiées vers le Sud, de l'autre côté, et vers le Nord. Vous pouvez par exemple, pour la liaison, faire appel à *Burlington Northern*, qui a, si je ne me trompe, accès à Vancouver; il faudra évidemment tenir compte de tous ces facteurs pris isolément.

M. Goffin: Et comme vous le savez, il y a une disposition dans la loi qui vous oblige à utiliser le trajet canadien lorsqu'il est économique.

Le président: Vous avez raison de nous le rappeler. Mais tout ce qui importe évidemment pour vous, c'est ce phénomène de concurrence. Et les dispositions de la loi ne suffisent pas à prédire avec certitude que vous allez à tout coup expédier vos marchandises vers le Sud, de l'autre côté de la frontière, et les faire ensuite revenir vers le Nord.

M. Angus: À condition que cette disposition soit effectivement efficace.

Le président: Oui, mais le prix de ligne concurrentiel ne marche que d'un côté, et vous allez bien être ensuite obligés de faire remonter vos marchandises vers le Canada; il y a par ailleurs cette concurrence du trajet canadien. Quel est exactement le terme que vous avez utilisé?

M. Goffin: Économique.

Le président: Il est déjà midi; la semaine a été longue. Économique. Monsieur Gray.

M. Angus: Il est 13 heures.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. J'aurais une question technique à élucider, messieurs, à propos de ce que vous dites dans votre mémoire sur la concurrence. Nous avons déjà entendu deux compagnies de chemins de fer, qu'il n'est sans doute pas nécessaire de nommer ici.

[Text]

In Bill C-18, 30 kilometres is proposed for interswitching, and other witnesses have proposed they would like to have it at 15 kilometres. In terms of terminal running rights in the bill, it is 50 kilometres, I believe, that has been recommended, with amendments by the railway carriers to be 30 kilometres. In terms of the associations and the companies you represent, can you give us any technical information on the difference? What would it mean to you people as opposed to 15 interswitching to 30, or terminal 30 and 50?

• 1300

Mr. Lindsay: I think the most important thing to bear in mind in the competitive access provisions is not so much interswitching expansion or terminal running rights, but the competitive line-rate scenario. Many of our companies are out in the hinterlands of Canada. They are well beyond the 50 kilometres for which terminal running rights scenario would allow them competitive access.

For plants in urban areas, we feel the proposed interswitching limits are adequate. We feel the terminal running rights are adequate. We want to remind the committee the competitive line-rate provision is the most important competitive access provision tabled. It is going to keep Canadian plants operating.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): You are saying if amendments are brought in to reduce the 30 kilometres to 15 for interswitching and the terminal running rights from 50 to 30, you people can live with changes?

Mr. R. Johnson: No, Mr. Gray. I would not say that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I assume you would go for the maximum?

Mr. R. Johnson: Yes, for obvious reasons. We are 72 different member companies, all with a bunch of different situations. The further those distances, the better it helps us all.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray. Mr. Bélanger, I do not want you to think you are here a short time compared to our first witness. As you know, our first witness was a very special creation. I want to thank you for your overview and for leaving with us your very substantive brief and the brief from Transport Canada. Members will have time to reflect and the staff will be assessing your pertinent suggestions. Thank you for coming and giving us the benefit of your practical professional experience in this very challenging field of transportation.

[Translation]

Dans le projet de loi C-18, on propose une limite de 30 kilomètres pour les changements de voies; certains témoins préféreraient 15 kilomètres. Les dispositions du projet de loi sur les droits de circulation parlent de 50 kilomètres, si je ne me trompe, et les compagnies de chemins de fer recommandent 30 kilomètres. Pouvez-vous nous dire, du point de vue des associations et des compagnies que vous représentez, quelle différence cela ferait? Qu'il soit question de changement de voie, de droits de circulation, quelle différence y aurait-il à choisir 15, 30 ou 50 kilomètres?

M. Lindsay: La chose la plus importante, lorsqu'il est question de concurrence, ce ne sont pas tant les dispositions sur les changements de voies ou les droits de circulation que les articles concernant le prix de ligne concurrentiel. Les sociétés membres de notre association se retrouvent très souvent dans des régions isolées du Canada. C'est-à-dire qu'elles sont bien au-delà de la limite des 50 kilomètres prévue dans les dispositions sur les droits de circulation, qui leur permettraient en même temps de bénéficier d'un tarif concurrentiel.

Pour les usines situées dans les régions urbaines, les dispositions sur les changements de voies nous semblent acceptables. Nous trouvons également que les dispositions concernant les droits de circulation le sont. Nous tenons enfin à rappeler au Comité que la disposition concernant les prix de ligne concurrentiels est sans doute la plus importante de toutes. Cela permettra aux usines canadiennes de continuer à fonctionner.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Cela veut-il dire que vous ne verriez aucun inconvénient à ce que l'on modifie les limites prévues, en les abaissant de 30 à 15 kilomètres pour les changements de voies, et de 50 à 30 pour les droits de circulation?

M. R. Johnson: Non, monsieur Gray, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Vous préférez le maximum?

M. R. Johnson: Oui, pour des raisons évidentes. Nous représentons 72 compagnies différentes, qui opèrent toutes dans des conditions différentes. Plus ces distances sont longues, mieux elles s'en portent.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, messieurs.

Le président: Merci, monsieur Gray. Monsieur Bélanger, je n'aimerais pas que vous ayez l'impression d'avoir été lésé par rapport à notre premier témoin. Comme vous le savez, celui-ci était un témoin assez spécial. Je vous remercie cependant pour votre résumé de la situation, pour ce mémoire extrêmement dense que vous nous avez laissé, ainsi que pour le mémoire de Transports Canada. Les députés auront la possibilité d'y réfléchir, et notre personnel de recherche prendra bonne note de vos propositions, toutes plus intéressantes les unes que les autres. Merci donc d'être venu, et de nous avoir fait profiter de l'expérience concrète du spécialiste que vous êtes de ce domaine passionnant que sont les transports.

[Texte]

I want to thank you for your patience and co-operation. If we could go in camera for five minutes, I would like to introduce you to the new clerk of the committee. You may like the new provision under Order in Council appointments and want to ask her questions about her competence and qualifications. I want to compliment the staff. Mr. Sandy Birch is going to be effective with the committee. Are we ready to go in camera?

• 1505

• 1538

The Chairman: Colleagues, believe it or not, I see a quorum for hearing evidence. I know other members will be in. For the benefit of the witness, there is a transportation bill on in the House right now, so that is where some members are. I know we ran a little behind this morning, but we caught up to a point.

I would like to welcome members from the Canadian Manufacturers' Association and their brief. Appearing on behalf of the Canadian Manufacturers' Association is Mr. Thibault. As you could gather this morning, time is of the essence. We have your brief. It has been circulated to members. Our staff has looked at it and we will be looking at it again. I would like you to introduce the people with you—you have presented a very substantive brief here—and then make your presentation.

We had an in camera meeting after all the witnesses this morning, when many items were discussed. One of the items discussed that certainly is going to govern us in the future, which is going to become more the format, is to have a presentation in whatever way you want for 10 to 15 minutes. We will then have questions and answers for about a half an hour, if necessary—and it is going to be bounced around. Could you sort of do that and if you want an executive summary... Could you introduce your fellow officers, and then we will get on with the questions.

I know the other members will be here because we have four witnesses this afternoon. It has been a long week, to say the least. I have to catch a plane at 4.15 p.m., but someone else will be here then.

• 1540

Mr. J.L. Thibault (President, Canadian Manufacturers' Association): Thank you very much, Mr. Chairman. We will have a very brief introduction and then we will be delighted to have a discussion with you afterwards.

My name is Laurent Thibault and I am president of the CMA. With me is Michael Buller, who chairs the CMA National Transportation Committee; Harvey Friars chairs the CMA Rail Committee, Ken Richards chairs the Highway

[Traduction]

Je vous remercie pour votre patience et votre collaboration. Nous allons peut-être maintenant siéger à huis clos cinq minutes; j'aimerais vous présenter le nouveau greffier du Comité. Vous pourrez, conformément aux nouvelles dispositions sur les nominations par décret, lui poser des questions sur ses antécédents et ses qualifications. Je tiens également à féliciter le personnel. M. Sandy Birch va travailler pour le Comité. Sommes-nous prêts à siéger à huis clos?

Le président: Chers amis, aussi extraordinaire que cela puisse paraître, nous avons le quorum et nous pouvons commencer. Je sais qu'il y a d'autres députés à venir. Je dirai pour le témoin que l'on discute d'un projet de loi à la Chambre en ce moment, et c'est là que certains de nos membres se trouvent. Nous avons pris un petit peu de retard ce matin, mais nous avons réussi à le rattraper.

Je souhaite la bienvenue aux membres de l'Association des manufacturiers canadiens, venus nous présenter leur mémoire. Je vois que c'est M. Thibault qui parlera au nom de l'association. Comme vous avez pu le remarquer ce matin, nous sommes pressés par le temps. Nous avons donc déjà votre mémoire. Il a été distribué aux membres du Comité. Notre personnel de recherche en a pris connaissance, et nous aurons toute latitude pour le relire. Je vous demanderais de présenter les personnes qui vous accompagnent—vous nous avez fait parvenir un mémoire très dense—vous pourrez ensuite commencer.

Nous avons eu ce matin une réunion à huis clos, après l'audition des témoins; nous avons pu y discuter de pas mal de choses, et, entre autres, de notre décision de permettre maintenant aux témoins d'utiliser dix à quinze minutes du temps de séance pour leur exposé. Cela permet de disposer ensuite d'environ une demi-heure pour les questions et pour les réponses à tour de rôle, si nécessaire. Si vous voulez vous contenter d'un résumé... Pourriez-vous également présenter les personnes qui vous accompagnent? Nous pourrions ensuite passer aux questions.

Étant donné que nous recevons cet après-midi quatre groupes de témoins, d'autres députés vont se joindre à nous. Le moins qu'on puisse dire, c'est que la semaine a été longue. Je dois moi-même prendre un avion à 16h15, mais je serai remplacé.

M. J.L. Thibault (président de l'Association des manufacturiers canadiens): Merci beaucoup, monsieur le président. Nous allons nous contenter d'un bref exposé liminaire, suite auquel nous serons ravis de répondre à vos questions.

Je m'appelle Laurent Thibault, et je suis président de l'AMC. Je suis accompagné de Michael Buller, président du comité des transports nationaux de l'AMC, de Harvey Friars, qui préside le comité des transports ferroviaires, de Ken

[Text]

Committee of the CMA, and Don Weirisma is manager of transportation affairs on the staff.

We are very pleased to be with you today to talk about what we consider one of the most important bills to come before the House in a long time as it affects manufacturing. Because of the time factor I will not give you a lot of background on the CMA, but I am sure you will have noticed in the submission that the CMA is very broadly based.

We have over 3,200 members across the country in virtually every hamlet and village. It is a very broadly based organization representing the whole range of manufacturing of all types and certainly of all sizes. It might be worth pointing out that three-quarters of members of the CMA employ fewer than 100 people. That is only reflecting the reality of manufacturing, of course, with an organization as broadly based as ours.

As we point out in our submission, the starting point for the position of the CMA is the fact that we are very much in a highly competitive global economy. The thrust of everything we do is to try to define in various ways how we can survive and compete in that environment. It touches on everything we can influence. As was pointed out by some people early this morning and in other submissions I am sure, transportation is a very important part of manufacturing. It accounts for as much as 40% or 50% of the price of the product in the end, so it becomes a very, very important element.

The reason we are very supportive of the legislation being proposed is that it opens up the industry to a more competitive environment. As experience in the United States has shown, it will very likely result in a reduction in transportation costs. According to much of the evidence you have received, there is every indication that in Canada we are not as efficient as we should be in moving goods around. As far as manufacturing is concerned that is absolutely critical. If we are going to survive and compete we need the most effective transportation possible. That is particularly true vis-à-vis the United States and if we are going to be talking about free trade in a serious way as we are now, then the transportation regulation regime we have here becomes an even more critical element.

There are many aspects of the legislation which are particularly important and I will ask my colleagues to comment on them a little more precisely. It is interesting to note that the changes made in the United States since the Staggers Act of 1980, indicate that there have been very, very substantial savings in transportation there. In Canada that could be of the order of many billions of dollars, all of which then would be available to consumers and manufacturers to in effect create more jobs and be available for more investment.

So we see the whole package of legislation in an integral way as very, very important. There are very few items in the CMA on which we have had such a strong consensus of support for a piece of legislation. So we are here to say that we

[Translation]

Richards, qui préside le comité des transports routiers, et de Don Weirisma, qui s'occupe de façon générale des questions de transport.

Parmi les projets de loi dont la Chambre a eu à débattre depuis pas mal de temps, celui-ci est, du point de vue des intéressés de l'industrie manufacturière, un des plus importants. Nous sommes donc ravis de pouvoir venir en discuter avec vous. Étant donné que nous ne disposons pas de beaucoup de temps, je ne vais pas m'étendre trop sur l'AMC, mais vous n'aurez pas manqué de remarquer dans notre mémoire qu'il s'agit d'une association très représentative.

Avec 3,200 membres disséminés dans tout le Canada, nous sommes pour ainsi dire présents dans chaque village de ce pays. Les entreprises membres de notre association s'étagent des plus petites aux plus grandes, et représentent tous les secteurs de l'industrie manufacturière. Remarquons cependant que les trois quarts de nos membres sont des entreprises de moins de 100 employés; étant donné le caractère très représentatif de notre association, cette proportion n'est que le reflet de ce qu'est véritablement le secteur manufacturier.

Comme nous le faisons remarquer dans notre mémoire, la position de l'AMC découle directement du fait que nous opérons à l'intérieur d'un ensemble économique où la concurrence est très vive. L'essentiel de notre activité consiste à déterminer de quelle façon nous pourrions faire face à cette concurrence et nous maintenir. Cette réflexion englobe donc tout ce sur quoi nous pouvons avoir une influence. Comme les témoins de ce matin n'ont certainement pas manqué de le faire remarquer, le transport revêt une importance toute particulière pour le secteur manufacturier, puisqu'il représente finalement de 40 à 50 p. 100 du prix du produit.

La raison pour laquelle nous appuyons ce projet de loi, c'est qu'il se traduira par une ouverture de la concurrence. Comme l'expérience américaine l'a montré, cela aboutira à une réduction des frais de transport. Or, et selon une bonne partie des témoignages qui vous ont été présentés, il semble que les Canadiens ne soient pas, dans ce domaine, aussi efficaces qu'ils devraient l'être. Pour les manufacturiers, c'est un élément déterminant. Et si nous voulons pouvoir affronter la concurrence, et tout particulièrement la concurrence américaine, nous avons besoin des transports les plus efficaces possible. La réglementation de ce secteur devient donc d'une importance d'autant plus primordiale que l'on semble commencer à discuter sérieusement de ces questions de libre-échange.

Mes collègues vous parleront plus en détail de certains des aspects les plus importants de ce projet de loi. Il est cependant déjà intéressant de remarquer que depuis l'adoption du *Staggers Act*, en 1980, les États-Unis ont réalisé une économie non négligeable sur le coût du transport. Au Canada, cette économie pourrait être de l'ordre de plusieurs milliards de dollars, ce dont les consommateurs profiteraient, et ce qui permettrait aux manufacturiers d'investir et de créer de l'emploi.

Globalement parlant, l'ensemble de ces nouvelles dispositions est d'une importance toute particulière. Il est très rare qu'un projet de loi ait fait au sein de l'AMC une telle unanimité. Nous sommes donc ici pour vous dire que nous appuyons

[Texte]

support it very fully and very actively. We have been working at it for a long time and we certainly encourage you to work very hard to make sure it is a sound and good piece of legislation and is passed just as soon as possible.

With those brief opening comments I might ask Mike Buller, who chairs our national transportation committee, to make a few summary points about the legislation itself.

The Chairman: Thank you, Mr. Thibault.

Mr. Mike Buller (Chairman, National Transportation Committee, Canadian Manufacturers' Association): Thank you. What I am going to do is address each important section of the legislation, highlighting the major points presented in the CMA's submission.

First is railway freight confidential contracting. The provision enabling shippers to negotiate confidential contracts with the railways is most important if a truly competitive environment is to exist. It should be noted that the Canadian railroad industry's request to match the U.S. practice of confidential contracts was a factor of deregulation. We believe this measure therefore finds support with the railways. Some of our members, particularly from western Canada, want to be assured that this provision does not hinder the implementation and administration of the subsidies derived from the Atlantic Regional Freight Assistance Act.

• 1545

Subclause 120(3) of Bill C-18 requires the publication of contract summaries. We are concerned about this open-ended requirement. Contracts in most cases are entered into by commercial parties in a proper bargaining situation and must be kept confidential and privileged to the extent possible. The legislation should not require publication of commercial data which defeats this fundamental purpose of confidential contracting.

On the competitive-access provisions, these include the use of extended interswitching, terminal running rights and competitive line rates. These issues will ensure that shippers have a choice of competitive rail carriers.

A CMA member survey showed that extending inter-switching limits to 32 kilometers would result in about 80% of the sidings across the country having competitive rail service. However, while this extended interswitching may service many urban shippers, it does not address the captive-shipper problem for resource-base shippers, nor does it help Atlantic Canada, where only 13% of the shippers would benefit from extended interswitching.

We also support the concept of terminal running rights. But again, it offers no adequate solution to current competitive-

[Traduction]

pleinement les nouvelles dispositions. Voilà déjà longtemps que nous militons dans ce sens, et nous ne pouvons que vous encourager à déployer vous-mêmes tous vos efforts afin que soit rapidement adoptées les dispositions les meilleures possible.

Sur ces quelques paroles d'introduction, je vais demander à Mike Buller, président du comité des transports de l'AMC, de vous faire part de quelques-unes de nos réflexions concernant les dispositions en question.

Le président: Merci, monsieur Thibault.

M. Mike Buller (président du comité des transports nationaux de l'Association des manufacturiers canadiens): Merci. Je vais donc passer en revue chaque article important du projet de loi, en résumant chaque fois la position de notre association.

Commençons donc par les dispositions sur les contrats confidentiels. Si l'on veut véritablement respecter les règles de la concurrence, il est important que les expéditeurs puissent négocier avec les chemins de fer des contrats qui restent confidentiels. Remarquons ici que nous sommes entrés dans l'ère de la déréglementation le jour où les chemins de fer canadiens ont demandé de pouvoir bénéficier, pour ce qui est des contrats confidentiels, de la même liberté que leurs homologues américains. Voilà donc une disposition avec laquelle nos chemins de fer seront d'accord. Certains de nos membres, et notamment dans l'Ouest du Canada, aimeraient être sûrs que cet article ne fait pas obstacle à l'application de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

Le paragraphe 120(3) du projet de loi C-18 exige que l'on publie un résumé du contrat. Nous trouvons cette exigence excessive. En effet, et dans la plupart des cas, les parties contractantes ont intérêt à ce que les éléments de leur négociation restent aussi confidentiels que possible. Exiger, donc, que l'on rende publics certains de ces éléments est en contradiction complète avec la notion de contrat confidentiel.

Les dispositions sur les changements de voies, les droits de circulation, et les prix de ligne concurrentiels ont toutes trait à la question de la concurrence. Ces dispositions devraient permettre aux expéditeurs de choisir entre plusieurs transporteurs ferroviaires concurrents.

Une étude d'un membre de l'AMC sur cette question des changements de voies montre qu'une limite de 32 kilomètres permettrait à 80 p. 100 des utilisateurs de voies de raccordement de bénéficier d'un service ferroviaire à des prix concurrentiels. Cependant, cette nouvelle limite, qui profitera aux expéditeurs des régions urbaines, ne règle pas le problème des expéditeurs de matières premières qui sont captifs, ni celui des expéditeurs des provinces Atlantiques, dont seulement 13 p. 100 pourront profiter de cette nouvelle extension de la limite.

Nous approuvons également les dispositions concernant les droits de circulation. Mais là encore, ces dispositions ne règlent pas le problème actuel qui se pose en matière de compétitivité

[Text]

access limitation. Clearly, a special provision is required to provide a competitive access.

The competitive line-rate mechanism meets this need. The CMA believes that competitive line rates will be successful in introducing the dynamics of competition to most captive shippers. This mechanism is there to be used as a last resort, to bring partners of the transportation enterprise to the negotiating table. The government should move quickly to allow these types of changes while ensuring proper safety safeguards.

Concerning arbitration, investigation and appeals, the CMA supports final-offer arbitration to resolve shipper-carrier disputes. We believe it fosters integrity for the negotiating process and we propose that rules governing arbitration be included in the legislation. These rules should model those found in other arbitration acts. We are concerned, however, that the investigation provisions of the legislation do not provide adequate protection with respect to the confidentiality of contracts required to be filed with the agency.

We submit that clause 59 may lend itself to potential abuse by competitors. The legislation would allow competitors to allege that there is a contract which they believe may prejudicially affect the public interest, and the wording of this section requires the agency to investigate.

We also submit that the definition of public interest in subclause 59(1) is far too wide. We are concerned with paragraph 60(d), which allows the agency to consider confidential contracts a matter of public interest. In our opinion, such a section destroys the confidentiality of contracts filed with the agency. We recommend that the agency should not have the right to investigate confidential contracts. These contracts are between commercial people in a proper bargaining situation and should not be subject to investigation.

We therefore recommend that paragraph 60(d) be altered or deleted. There is provision under the Competition Act to deal with valid complaints of this nature, under branch line abandonment and cost management.

• 1550

It is recognized by the CMA that given the free market environment for pricing, railways must be given the opportunity to manage and reduce costs to offset expected revenue loss. This cost management principle must be applied when railways need to rationalize their operations in light of commercial realities as exemplified in the freedom to divest themselves of unprofitable or unwanted branch line services.

We are supportive of the provisions that allow for the transfer of rail lines in appropriate cases to a short line railway company without the need to first make abandonment application. Similar cost management principles must apply to use new technology to replace inefficient practices, as exemplified in the railway's desire to operate caboose-less trains.

[Translation]

des prix. Il faudra de toute évidence une disposition spéciale qui garantisse cette compétitivité.

C'est ce que prévoient les dispositions sur les prix de ligne concurrentiels. L'AMC pense que ces dispositions permettront à la plupart des expéditeurs captifs de profiter du jeu de la concurrence. Alors qu'il s'agit d'un dernier recours, cela permettra cependant aux expéditeurs de négocier avec les transporteurs. Le gouvernement devrait rapidement mettre en oeuvre ces nouvelles dispositions, tout en prenant les mesures de précaution qui s'imposent.

En ce qui concerne l'arbitrage, les enquêtes et les procédures d'appel, l'AMC est d'accord, pour des raisons d'honnêteté du processus de négociation, pour que ce soit la dernière offre qui soit prise en compte dans l'arbitrage, en cas de conflit entre l'expéditeur et le transporteur. Nous proposerions que les règles de l'arbitrage soient également fixées dans la loi, et que pour cela, l'on s'inspire du modèle de lois déjà existantes. Nous craignons, par contre, que les dispositions sur les enquêtes ne protègent pas suffisamment les contrats confidentiels qui devraient être remis à l'office.

Nous pensons par ailleurs que certains transporteurs concurrents pourraient abuser de l'article 59. Ils pourraient en effet prétendre que tel ou tel contrat nuit à l'intérêt public, ce qui exigerait de l'office qu'il ouvre une enquête.

Nous pensons également que la notion d'intérêt public, au paragraphe 59(1), n'est pas définie de façon suffisamment précise, et que le paragraphe 60d), qui permet à l'office, lorsque l'intérêt public est en cause, d'examiner les contrats confidentiels, est en complète contradiction avec la notion de contrat confidentiel. Il ne faudrait donc pas donner à l'office le droit de faire porter son enquête sur ces contrats. Ces actes ont fait l'objet de négociations en bonne et due forme entre commerçants et devraient échapper à l'enquête.

Nous recommandons que le paragraphe 60d) soit modifié ou supprimé. La Loi sur la concurrence contient une disposition qui permettrait de répondre aux plaintes légitimes mettant en cause des abandons d'embranchements et des questions de coûts.

Étant donné que les prix sont dictés par les forces du marché, l'AMC estime que les chemins de fer devraient pouvoir gérer et réduire leurs coûts, de manière à compenser les pertes de revenu envisagées. Ce principe de gestion des coûts doit s'appliquer alors que les chemins de fer doivent rationaliser leurs opérations, compte tenu des réalités commerciales. A cette fin, les chemins de fer devraient pouvoir se départir de services de lignes secondaires qui ne rapportent pas, ou qu'ils ne veulent pas.

Nous appuyons les dispositions permettant le transfert de lignes de chemin de fer à de petites compagnies sans qu'il soit nécessaire de présenter une demande d'abandon au préalable. Les principes de gestion des coûts doivent également s'appliquer à l'utilisation de nouvelles technologies visant à remplacer les pratiques non rentables, comme en témoigne le désir des

[Texte]

Wherever there is an imposed public duty in mandated rail service, the railway should receive full compensation for operational losses associated with such mandated services.

On intermodal competition, subclause 144(5) requires railways to provide similar rates and facilities for the transportation by rail or motor vehicles, trailers or containers, to all truckers and no different from rates and services offered to itself or any company under its control. This would seem to relinquish to motor carriers any competitive advantage inherent in the economics of the rail mode. This also constrains the application of confidential contracting. We believe this clause should be changed so that there is no restraint on intermodal competition.

Concerning extra-provincial trucking, policy development on a deregulated trucking industry across Canada has been a high priority of the CMA for many years. An increasing percentage of manufacturers use highway transportation to transport raw materials and finished goods. Many of the CMA members are small companies who use trucking exclusively. We therefore support Bill C-19. Our main concern with trucking reform is the timeframe set for implementation and co-ordination of legislation between provinces and the federal government.

A three-year transition period during which applicants will be subject to a public interest test with the onus on existing truckers to prove that public harm will be caused by new applicants is in our view unnecessarily long. We believe our position is supported by the fact that some provinces are prepared to move quickly, while others need five years.

This suggests that the delay is not because of technical implementation problems but rather, it appears to us to be an accommodation to parts of the transportation sector which are resisting economic deregulation. We recommend that both extra- and inter-provincial deregulation move to "a fit, willing and able" entry requirement as soon as possible.

Certainly the five-year reverse onus public interest test proposed by some provinces is unnecessary. There should be no further accommodation on the government's three-year reverse onus test.

Concerns have been expressed about going into uncharted waters with deregulation and fears have been raised about the demise of the trucking industry. We disagree with this view and draw attention to the recent article in *Policy Review* entitled "The Benefits of Deregulation in the U.S.A.", and I quote:

Some of the most dramatic savings from deregulation have come in trucking, where tariffs must still be filed with the ICC, but substantial discounts are now permitted and

[Traduction]

chemins de fer de ne plus avoir de trains avec wagons de queue. Lorsqu'un chemin de fer est obligé d'offrir un service public, il devrait être indemnisé entièrement des pertes opérationnelles associées à ce service.

Au chapitre de la concurrence intermodale, en application du paragraphe 144(5), les chemins de fer doivent offrir à tous les camionneurs, pour le transport par rail ou véhicule automobile, remorque ou conteneur, des prix et des installations qui ne diffèrent pas des leurs ou de ceux offerts aux compagnies dont ils ont le contrôle. Cette disposition semble privilégier les transporteurs routiers au détriment des chemins de fer, malgré les avantages concurrentiels inhérents à ces derniers. Elle limite également la possibilité de faire des contrats confidentiels. A notre avis, il faudrait modifier cette disposition, pour qu'il n'y ait aucune contrainte à la concurrence intermodale.

Au chapitre du camionnage extra-provincial, l'établissement d'une politique visant à déréglementer l'industrie du camionnage au Canada est une grande priorité de l'AMC depuis bien des années. Une part grandissante des manufacturiers fait appel au transport routier pour l'acheminement des matières brutes et des produits finis. De nombreux membres de l'AMC sont de petites compagnies qui utilisent exclusivement le camionnage. Nous sommes donc en faveur du projet de loi C-19. Notre principale préoccupation en ce qui concerne la réforme du camionnage réside dans les délais d'application de la loi et la coordination entre les provinces et le gouvernement fédéral.

Une période de transition de trois ans au cours de laquelle les demandeurs sont soumis au critère de l'intérêt public obligeant les compagnies de transport routier existantes à démontrer que les nouveaux demandeurs nuiront à l'intérêt public, est à notre avis inutilement longue. Notre position s'appuie sur le fait que certaines provinces sont prêtes à procéder plus rapidement, alors que d'autres ont besoin de cinq ans.

Cela donne à entendre que le délai a été fixé non pas à cause de problèmes techniques d'application, mais plutôt pour ménager certaines parties du secteur des transports qui résistent à la déréglementation économique. Nous recommandons que la déréglementation du transport extra-provincial et intra-provincial soit axée le plus vite possible sur le critère de capacité d'offrir le service.

Le délai de cinq ans proposé par certaines provinces pour l'application du critère de l'intérêt public est certes inutile. La période de trois ans prévue par le gouvernement ne devrait pas être prolongée.

Des craintes ont été exprimées au sujet de la déréglementation du transport maritime, qui pourrait nuire à l'industrie du camionnage. Nous ne sommes pas d'accord avec cette idée, et nous attirons votre attention sur un récent article publié dans le *Policy Review*, intitulé: *The Benefits of Deregulation in the U.S.A.*, et je vous en cite un extrait:

Certaines des économies les plus appréciables issues de la déréglementation ont profité au camionnage, où les tarifs doivent toujours être présentés à l'ICC, mais des rabais

[Text]

truckers have much greater route flexibility for their commodities. In many instances, trucking companies need no longer return from their destination with empty trailers. No longer must a hauler prove that it will not harm existing firms when it wants to serve a new route.

New competitors—the ICC has authorized 1,500 new carriers over the past five years—are taking full advantage of technologies that are dramatically lowering distribution costs such as containers that fit on the back of flatbed trucks, fuel-efficient engines and onboard computers.

Thanks to these changes, the average shipper's discount in trucking since 1980 has been 20% off tariff and discounts are frequently as high as 40%. Lever Brothers, the giant consumer goods firm, estimates that its shipping costs have declined by 10 percent in real terms since 1980. And the Intermodal Transportation Association estimates that the U.S. economy is saving between \$45,000 million and \$50,000 million a year in logistics and distribution costs as the result of transportation deregulation as well as improvements in handling inventory.

• 1555

The U.S. experience can become a Canadian reality, which can result in a healthier manufacturing and transportation industry.

With regard to safety, the new legislation is primarily an economic reform bill which should not and need not undermine safety. Safety must not be compromised to achieve economic efficiencies and the CMA fully endorses the best safety standards proposed for all transportation modes. The development of a new Canadian railway safety act has our full support, and the implementation of a national safety code for trucking should be given high priority. However, we disagree with statements which proclaim that deregulation will unavoidably result in unsafe practices and higher accident ratings.

The suggestion is that truck drivers may push themselves harder and suffer greater fatigue, leading to more accidents, injuries, and deaths. Again, we refer to the U.S. experience and we refer to the congressional testimony given by the U.S. Department of Transportation. In summation of those quotations, the reported data revealed no statistical support for the proposition that economic deregulation of trucking has caused more injuries and deaths on highways or otherwise inferred with or subtracted from highway safety improvement. Fatality in injury rates related to motor carriers improved after economic deregulation of inter-city trucking, apparently as much or more than the improvement in fatality rates not involving trucks.

We urge the government to move quickly in passing this new legislation and thereby enabling manufacturers and consumers

[Translation]

substantiels sont maintenant possibles, et les camionneurs ont désormais beaucoup plus de choix d'itinéraires pour acheminer leurs marchandises. Dans bien des cas, les camions ne sont plus obligés de revenir de leur destination à vide. Les compagnies de camionnage n'ont plus besoin de prouver qu'elles ne nuiront pas aux entreprises existantes lorsqu'elles veulent emprunter un nouveau parcours.

Les nouveaux concurrents—l'ICC délivré des permis à 1,500 nouveaux transporteurs ces cinq dernières années—profitent à plein des technologies qui permettent de réduire considérablement les coûts de transport, comme les conteneurs qui peuvent se poser sur des camions plats, les moteurs qui consomment moins d'essence et les ordinateurs.

Grâce à ces changements, depuis 1980, les expéditeurs qui recourent au camionnage ont eu droit à des rabais de 20 p. 100 de leurs tarifs et souvent à des économies pouvant aller jusqu'à 40 p. 100. Lever Brothers, le géant des biens de consommation, estime que ses coûts de transport ont baissé de 10 p. 100, en chiffres réels, depuis 1980. Et l'Association du transport intermodal estime que l'économie américaine épargne entre 45 et 50 milliards de dollars par année en coûts de logistique et de distribution par suite de la déréglementation des transports et d'améliorations dans la manutention des inventaires.

L'expérience américaine peut devenir une réalité canadienne, et l'industrie manufacturière et des transports ne saurait que s'en porter mieux.

Au chapitre de la sécurité, la nouvelle loi est principalement axée sur une réforme économique, mais celle-ci ne doit pas se faire au détriment de la sécurité. La sécurité ne doit pas être négligée au profit de l'efficacité, et l'AMC appuie sans réserve les meilleures normes de sécurité qui soient pour tous les modes de transport. Nous sommes pleinement en faveur de l'établissement d'une nouvelle loi sur la sécurité des chemins de fer, et nous préconisons la mise en oeuvre, en priorité, d'un code de sécurité national pour le camionnage. Cependant, nous ne sommes pas d'accord avec ceux qui prétendent que la déréglementation entraînera inévitablement de la négligence et un taux d'accidents plus élevé.

Certains prétendent que les camionneurs se pousseront plus fort et subiront une plus grande fatigue, ce qui entraînera plus d'accidents, plus de blessures et de décès. À ce propos, l'expérience américaine est révélatrice, et nous vous renvoyons aux témoignages présentés au Congrès par le ministère des Transports américain. En gros, les statistiques n'appuient aucunement l'idée que la déréglementation économique du camionnage ait entraîné davantage de blessures et de décès sur les routes ou que la sécurité routière en ait souffert de quelque façon que ce soit. Le dossier des blessures fatales chez les transporteurs par véhicule automobile s'est amélioré après la déréglementation économique du camionnage interurbain, et ce, autant, sinon plus, que dans des secteurs autres que celui du camionnage.

Nous exhortons le gouvernement à adopter au plus vite cette nouvelle loi afin de permettre aux manufacturiers et aux

[Texte]

to benefit from a transportation industry which demonstrates efficiency in costs and service.

The Chairman: I do not know whether any of the other gentlemen have anything to say to move urgently to implement the legislation, but I was going to throw this open to questions. Thank you for particularizing your concerns. You are generally in favour of the bill, but you do open up certain specifics. You do not have any specific amendments in legal language to present to us, do you? I just wondered if you were planning to send the committee some amendments in legal language to incorporate some of your ideas.

Mr. Buller: Yes, we would like that opportunity, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: We have about two weeks.

The Chairman: I think that would help. We are all human and it is a lot easier to look at something that someone else has prepared to see where it could help in terms of some of the specifics. The time is fairly constrained, so the sooner we get it, the better. The railways have certainly put in their amendments and I think it will help if we have some to incorporate what you suggest. Of course, we are going to debate and deliberate on whether or not we agree with all of them. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, gentlemen. I will start with the last part of your submission regarding safety. Are you aware of the American Automobile Association study which reveals an increase in accidents and the fact that 60% of heavy-vehicle accidents had driver fatigue as a contributing factor?

Mr. D.S. Wiersma (Manager, Transportation, Canadian Manufacturers' Association): I am not aware of that study in particular. There are of course many studies that have been made public, some of which are very localized and of a short duration. We believe that the study which we report here has validity from the point of view that it covers a long period of time and it presents a balanced analysis of what we believe is quite acceptable.

• 1600

Mr. Benjamin: That is the one from the Department of Transport in the United States. You did not expect they would submit a study which would deteriorate their deregulated legislation, did you?

Mr. Ken Richards (Chairman, Canadian Manufacturers' Association, Highway Committee, and Manager, Customs and Traffic, Rothmans-Benson & Hedges Inc.): In effect they are saying they cannot correlate economic deregulation to an increase in accident or death rates.

Mr. Benjamin: Would you be good enough to provide the committee with a copy of the study on which you are basing your submission?

Mr. Wiersma: Yes, certainly.

Mr. Benjamin: Are you aware the State of California has found they cannot go backwards any more on regulation?

[Traduction]

consommateurs de tirer profit d'une industrie des transports efficace sur le plan des coûts et des services.

Le président: Je ne sais pas si d'autres ont quelque chose à dire pour favoriser l'adoption rapide de la loi, mais je suis prêt à ouvrir le débat sur cette question. Je vous remercie de nous avoir fait part de vos préoccupations. Vous êtes généralement en faveur du projet de loi, mais vous avez soulevé certaines questions bien précises. Vous ne nous avez fait aucune proposition d'amendement. Je me demandais si vous entendiez nous faire parvenir des amendements pour appuyer vos idées.

M. Buller: Oui, nous aimerions bien le faire, monsieur le président.

M. Benjamin: Nous avons environ deux semaines.

Le président: Je pense que cela serait utile. Nous sommes tous humains, et il est beaucoup plus facile d'examiner des propositions concrètes faites par d'autres afin d'améliorer certains éléments de la loi. Nous avons des contraintes de temps; nous vous prions donc de faire le plus vite possible. Les chemins de fer nous ont proposé des amendements, et je pense qu'il serait bon que vous en fassiez autant. Nous allons évidemment discuter de l'opportunité des propositions qui nous seront faites. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, messieurs. Je vais commencer par la dernière partie de votre mémoire, sur la sécurité. Vous êtes au courant de l'étude de l'Association américaine de l'automobile, qui fait état d'une augmentation du taux d'accidents et du fait que 60 p. 100 des accidents impliquant des véhicules lourds étaient imputables notamment à la fatigue des chauffeurs?

M. D.S. Wiersma (gestionnaire, Transports, Association des manufacturiers canadiens): Je ne suis pas au courant de cette étude en particulier. De nombreuses études ont évidemment été rendues publiques, dont certaines portent sur un territoire et une période très limités. L'étude dont nous vous avons parlé est à notre avis valable, en ce sens qu'elle porte sur une période prolongée et qu'elle présente une analyse équilibrée de la situation.

M. Benjamin: Vous parlez de l'étude du ministère des Transports des États-Unis. Vous ne vous attendiez pas à ce qu'ils présentent une étude qui démolirait la loi sur la déréglementation?

M. Ken Richards (président, Association des manufacturiers canadiens, comité des services routiers, et gestionnaire, Douane et trafic, Rothmans-Benson & Hedges Inc.): En fait, le ministère dit qu'il n'y a pas de rapport entre la déréglementation économique et l'augmentation du taux d'accidents ou de décès.

M. Benjamin: Seriez-vous prêt à remettre au Comité une copie de l'étude sur laquelle vous vous appuyez?

M. Wiersma: Certainement.

M. Benjamin: Saviez-vous que l'État de la Californie avait décidé que la déréglementation ne pouvait aller plus loin?

[Text]

They are now regulating rates because they have lost control of the matters such as exit and entry and what not. They have now resorted to regulating rates as a mechanism to control such things as entry and exit procedures, maintenance, safety, and you name it. They are resorting to it because as an individual state it is the only avenue they have left. It would be a fairly large piece of transportation operation in the United States.

Mr. Richards: We are not aware of the specifics in the State of California.

Mr. Benjamin: A year or two down the road, the provinces might have to resort to those kinds of mechanisms which are in their jurisdiction. Have you considered that prospect?

Mr. H.R. Friars (Chairman, Canadian Manufacturers' Association Rail Committee, and Manager, Rail Operations and Transportation Support, Esso Petroleum Canada): Could I comment? For all intents and purposes, the Province of Alberta has deregulated intraprovincial for the last 10 years.

Mr. Taylor: In the last 25.

Mr. Friars: Fine. I do not think there is any evidence which says it is any safer. We do a lot of trucking and we do not have that problem.

Mr. Benjamin: We are trying to look at a balance in terms of studies, experience, and what not. Whether it is a witness favourable to or a witness opposed to this legislation, we are looking for a balance of the studies. The experience, and the actions being taken as a result of deregulation in the U.S. states, or what the prospects are here in Canada . . . That is the only reason. I am not trying to start a fight with you.

Do I take it your association is not concerned about whether this legislation or the experience in the United States results in an increased number of mergers, take-overs, bankruptcies, and what not? That is just part and parcel of the so-called marketplace, market forces, competition and let the devil take the hindmost. I take it that is not any concern to your association.

Mr. Richards: Are we addressing the trucking portion of the legislation?

Mr. Benjamin: Yes, trucking—and airlines too, but I imagine trucking is your main concern.

Mr. Richards: Addressing trucking, our position is that U.S. carriers are currently operating here, and in some cases have been operating here for some years. Canadian carriers are developing markets in the U.S. There are more carriers going in there every day. I will not say they are thriving, but they are profitable. There is a possibility some inefficient carriers may be bankrupted or their operations reduced. Given that freight is a drive demand, the same amount of traffic will be moving, possibly through some different realigned carrier system.

[Translation]

L'État de la Californie réglemente maintenant les tarifs parce qu'il a perdu le contrôle des entrées et sorties, notamment. Il fait maintenant appel à la réglementation des tarifs pour contrôler des choses comme les procédures d'entrée et de sortie, l'entretien, la sécurité. Il est revenu à la réglementation parce que c'était la seule option qui lui restait en tant qu'État. Cela représente une part assez importante des transports aux États-Unis.

M. Richards: Nous ne sommes pas au courant précisément de ce qui se fait en Californie.

M. Benjamin: Dans un an ou deux, les provinces devront peut-être recourir à ce genre de mécanismes, lesquels relèvent de leur champ de compétence. Avez-vous pensé à cette éventualité?

M. H.R. Friars (président, comité des chemins de fer de l'Association des manufacturiers canadiens, et gestionnaire, Soutien aux opérations et au transport ferroviaire, Esso Petroleum Canada): Vous me permettez de répondre? A toutes fins utiles, la province de l'Alberta dérègleme le transport intra-provincial depuis dix ans.

M. Taylor: Depuis 25 ans.

M. Friars: Si vous voulez. Rien ne dit que c'est plus sûr. Nous faisons beaucoup de camionnage, et nous n'avons pas ce problème.

M. Benjamin: Nous nous efforçons d'avoir un bon éventail d'études, d'expériences, et ainsi de suite. Que les témoins soient pour ou contre la loi, cela importe peu, nous voulons un bon éventail d'études. Nous cherchons à voir quelle a été l'expérience, quelles ont été les mesures prises dans les États américains par suite de la déréglementation, ou quelles sont les perspectives pour le Canada . . . Voilà ce que nous recherchons. Je ne veux pas me mettre en guerre contre vous.

Dois-je conclure que votre association ne s'inquiète pas de la question de savoir si ce projet de loi, ou la déréglementation aux États-Unis, pourrait entraîner ou a entraîné une augmentation du nombre de fusions, de mainmises, de faillites, et ainsi de suite? Pour vous, cela fait simplement partie de la dynamique du marché, de la concurrence, et au diable le reste. Dois-je conclure que cela ne vous préoccupe pas?

M. Richards: Est-ce que nous parlons de la partie de la loi sur le camionnage?

M. Benjamin: Oui, du camionnage—du transport aérien aussi, mais j'imagine que le camionnage est ce qui importe le plus pour vous.

M. Richards: En ce qui concerne le camionnage, notre position est que les transporteurs américains travaillent actuellement sur le marché canadien, et dans certains cas, depuis un certain nombre d'années. Les transporteurs canadiens sont en train de trouver des marchés aux États-Unis. Il y en a de plus en plus tous les jours. Je ne dirais pas qu'ils font des affaires en or, mais c'est rentable. Il est possible que des transporteurs inefficaces fassent faillite ou voient une réduction de leurs opérations. Étant donné que le transport est fonction de la demande, le même volume de trafic sera acheminé, sauf que le système sera peut-être modifié.

[Texte]

Mr. Benjamin: We are getting statistics from the U.S. of 300 and some truck bankruptcies, let alone mergers or takeovers in the first couple of years.

Mr. Richards: There are also a lot of new entries.

Mr. Benjamin: Yes, exactly. Fly-by-nighters start up and are broke a year later. Somebody else comes in.

Mr. Richards: I guess statistics are a very impersonal vehicle. Our experience and our data indicate there is a large number of truck load entrants into the marketplace. There are fewer major large LTL carriers. But again, related to the volume of traffic moving, you have the same amount or hopefully more traffic going through a slightly restructured system.

• 1605

I cannot argue that some carriers will not disappear. There are some carriers that will thrive and do very well. Some of those carriers may be regional carriers in areas where services are required.

Mr. Benjamin: Our information is that there has only been one—

Mr. Angus: No, there has not been one.

Mr. Benjamin: —or there have not been any, rather, not one single new general freight LTL carrier start in the U.S. since deregulation.

Mr. Richards: I would agree with this. We are saying there are a large number of truckload entrants. What must be considered is the change in the term "truckload". Truckloads are no longer a cubic or a weight measure. As much as 5,000 pounds can constitute a truckload.

Mr. Benjamin: The whole truck might contain chicken feathers.

Mr. Richards: To rephrase my reply, smaller, lower volumes, smaller quantities, or smaller units now constitute truckloads, compared with that under the previous system.

Mr. Benjamin: On the whole matter of the cross-border traffic, when you made reference to the railways' request for competitive line rates, I presume you are aware they asked for it on cross-border traffic only. They did not ask for it on domestic traffic, in order to give them an equal opportunity with their competitors in the United States.

Mr. Friars: Excuse me; it was confidential contracting that the Canadian railroads—

Mr. Benjamin: Oh, yes, I am sorry. You are right. Confidential contracts, and they ask for it only in cross-border traffic.

Mr. Friars: Initially; this is correct.

Mr. Benjamin: They were before us earlier this week. They are still not asking for it domestically, but if they are stuck with it, they are stuck with it.

[Traduction]

M. Benjamin: Selon des statistiques des États-Unis, il y aurait eu quelque 300 faillites d'entreprises de camionnage, sans compter les fusions et les mainmises.

M. Richards: Il y a aussi beaucoup de nouveaux exploitants.

M. Benjamin: Oui, exactement. Beaucoup de nouvelles entreprises qui font faillite au bout d'une année. Il y a toujours quelqu'un pour les remplacer.

M. Richards: Il faut dire que les statistiques sont très impersonnelles. Selon notre expérience et les données que nous avons en main, il y a un grand nombre de nouveaux transporteurs de charges complètes sur le marché. Il y a moins de gros transporteurs de charges partielles. Mais encore là, le volume de trafic acheminé dans un système légèrement restructuré est le même ou, peut-être, un peu élevé.

Je ne peux pas dire que certains transporteurs ne disparaîtront pas. Certains vont se développer et réussir très bien, et parmi ceux-ci, il y a peut-être des transporteurs régionaux qui s'établiront dans certaines régions.

M. Benjamin: D'après nos renseignements, il n'y a eu qu'un seul...

M. Angus: Non, il n'y en a pas eu un seul.

M. Benjamin: ... ou plutôt il n'y a pas eu un seul nouveau transporteur général de charges partielles qui s'est établi aux États-Unis depuis la déréglementation.

M. Richards: Je suis d'accord. Ce que nous disons, c'est qu'il y a un grand nombre de nouveaux transporteurs de charges complètes. C'est notre notion de «charges complètes» qui doit changer. Le terme charges complètes ne désigne plus une unité de mesure de volume ou de poids. Une charge de 5,000 livres peut constituer une charge complète.

M. Benjamin: Le camion peut-être rempli de plumes de volailles.

M. Richards: Autrement dit, une charge complète peut-être constituée d'un volume ou d'une quantité de marchandises plus faibles, comparativement à l'ancien système.

M. Benjamin: A propos du trafic transfrontalier, quand vous avez parlé de la demande des chemins de fer à l'égard des prix de lignes concurrentielles, je suppose que vous saviez quelles s'appliquaient uniquement au trafic transfrontalier. Les chemins de fer n'ont pas demandé que cela s'applique au trafic intérieur, de manière à être sur un pied d'égalité par rapport à leurs compétiteurs des États-Unis.

M. Friars: Je m'excuse, mais ce sont des contrats confidentiels qu'ont demandé les chemins de fer canadiens...

M. Benjamin: Oui, je m'excuse, vous avez raison. Ils ont demandé de pouvoir faire des contrats confidentiels et ce, seulement pour le trafic transfrontalier.

M. Friars: C'est ce qu'ils nous ont demandé au début.

M. Benjamin: Nous les avons rencontré cette semaine. Ils ne demandent toujours pas de pouvoir faire des contrats confidentiels.

[Text]

Mr. Friars: Right.

Mr. Benjamin: I just wanted to make it clear that their requests initially and for quite a while were . . . and they still are not requesting it domestically. They are just prepared to live with it. What will be will be. This is what it is going to be. I do not think you want to be unfair to the railway position. Their position was that it be limited to cross-border traffic.

Mr. Friars: In the initial development—

Mr. Benjamin: Initial and subsequent. They repeated it again here the other day.

Mr. Friars: I cannot comment; I was not present.

Mr. Benjamin: Do you feel it would be appropriate in terms of providing Canadian railroads and trucking companies with some kind of an equivalency with their U.S. competitors applying to cross-border traffic only? Then all the other provisions of this or current legislation can apply to Canadian domestic traffic.

Mr. Friars: I think, as you are aware, most of the volume in the north-south is south. The ratio is 3:1. I think there is evidence to prove Canadian railroads can be very efficient and competitive. I think it is going to be necessary for the Canadian railroads to utilize this competitive aspect of their operations. This is how they are going to compete in the market.

Mr. Benjamin: The railways and the trucking industry—the trucking industry has not appeared before us yet, but we have had their submissions—say they do not have an equivalency or a reciprocity of access in the United States, compared with what this legislation provides for U.S. railroads and trucking companies. Would you not agree there should be reciprocity or an equivalency of access? Otherwise Canada should protect its own transporters.

Mr. Friars: I think if we go back to the 3:1 ratio, it is the issue we have to address of the volume going south. There will not be very much to be gained from the volume coming north. I think in the competitive line rates, it is an option to give the shipper, not the railway. It is the shippers' decision, if they want to use it.

I think you are asking whether the American shippers should have the same type of opportunity to get competitive line rates and traffic coming from the United States into Canada. I do not know if that is a real issue.

• 1610

Mr. Benjamin: An American transport—railroad or truck—in order to get a pretty large volume of traffic, because they do a lot of dead-heading even under the best of circumstances,

[Translation]

tiels pour le trafic intérieur; mais ils s'en accommoderaient s'il le fallait.

M. Friars: C'est ça.

M. Benjamin: Je tenais simplement à ce qu'il soit clair que leur demande, au début et depuis assez longtemps . . . visait uniquement le trafic transfrontalier. Ils ne demandent toujours pas que les contrats confidentiels s'appliquent au trafic intérieur; sauf qu'ils s'en accommoderont s'il le faut. C'est ainsi qu'il en sera. La position des chemins de fer n'a jamais été autre que celle-là: et ils ont demandé que les contrats confidentiels s'appliquent uniquement au trafic transfrontalier.

M. Friars: Au début . . .

M. Benjamin: Au début et par la suite. Ils nous l'ont répété encore l'autre jour.

M. Friars: Je ne peux pas faire de commentaire; je n'y étais pas.

M. Benjamin: Pensez-vous qu'il serait bon pour les compagnies ferroviaires et de camionnage canadiennes d'assurer une certaine réciprocité par rapport à leurs concurrents américains qui s'appliqueraient uniquement au trafic transfrontalier? A ce moment-là, toutes les autres dispositions du projet de loi et de la loi en vigueur pourraient s'appliquer au trafic intérieur au Canada.

M. Friars: Comme vous le savez, la majeure partie du volume de trafic sur l'axe nord-sud est acheminée vers le sud. Le rapport est de trois contre un. Je pense que nous avons la preuve que les chemins de fer canadiens peuvent être très efficaces et concurrentiels. Je pense que les chemins de fer canadiens devront mettre leur efficacité à profit. C'est ainsi qu'ils pourront concurrencer sur le marché.

M. Benjamin: Les chemins de fer et les compagnies de camionnage—l'industrie du camionnage n'a pas encore comparu devant notre Comité, mais elle nous a fait parvenir ses mémoires—disent qu'il n'y a pas de réciprocité sur le plan de l'accès aux marchés américains, par opposition à ce que prévoit la Loi pour les compagnies de chemin de fer et de camionnage américaines. Ne pensez-vous pas que l'accès devrait être réciproque? Autrement, le Canada devrait protéger ces transporteurs.

M. Friars: Je pense que l'important c'est le volume de trafic acheminé vers le sud dans un rapport de trois contre un. Il n'y a pas tellement à gagner du côté du volume acheminé vers le nord. Les prix de lignes concurrentielles sont une option à offrir à l'expéditeur, pas aux chemins de fer. C'est à l'expéditeur de décider s'il veut s'en servir.

Vous me demandez, je pense, si les dispositions relatives aux prix de lignes concurrentielles et au trafic devraient s'appliquer aux expéditeurs américains qui acheminent leurs marchandises au Canada à partir des États-Unis. Je ne sais pas si c'est un problème.

M. Benjamin: Les transporteurs américains, que ce soit dans les chemins de fer ou le camionnage—pour avoir un assez bon volume de trafic, étant donné que dans les meilleures circons-

[Texte]

whether it is railway cars or trucks, comes up here with one truckload in order to get three truckloads back. This is under the kinds of provisions available in the United States to U.S. truckers and U.S. railroads, but these provisions are not available to Canadian truckers in the United States. Do you think that is fair?

Mr. Friars: Perhaps Mike wants to comment more on that.

Mr. Richards: Perhaps I could ask if you could be more specific, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The railroads and the Canadian truckers association tell us that what is being made available here under this legislation to American railroads, whether it is competitive line rates, confidential contracts, interswitching, highway regulations, or whatever... There is legislation on trucks before the U.S. Congress now, which severely affects Canadian truckers. We are talking about an additional licence fee of \$700 for 5,000 miles.

They are contending that they are not allowed under the Staggers Act and under other U.S. law the same kind of access in the United States as American truckers and railroads will have in Canada under this legislation.

Mr. Richards: If I may address the highway portion of your statement, our understanding is that Canadian carriers with relative ease are obtaining multi-state authorities in the U.S. market and servicing those authorities profitably. We are beginning to feel some impact.

The east to west movement in Canada has traditionally generated empty mileage in return. We are starting to hear of carriers who are moving from eastern Canada to the west, repositioning south of the border and moving into Cleveland, Buffalo, Pittsburgh and eastern seaboard points, repositioning in Canada and moving back west again. They appear to be unencumbered under current U.S. regulations and legislation.

Mr. Benjamin: The trucking lobby in the U.S. is already working at that, because there is legislation right now before the U.S. Congress that will severely handicap Canadian truckers. It only would take two trips, Seattle to Buffalo, for a Canadian trucker to be stuck for an extra \$700 under the proposed legislation presently before the Congress. There is no equivalent tax provision by any province or the national government in Canada for a U.S. trucker. What the hell are we going to do?

All of us here want to set up this law so that there is an equivalency of access or reciprocity available to Canadian transporters of what we are going to give U.S. transporters. Have you gentlemen addressed that at all? Has your association looked at it? I am sure you feel that it is in your interests as well as it is in the interests of the railroads and the trucking industry that they be viable.

Mr. Richards: We agree.

[Traduction]

tances, ils partent souvent à vide, montent au Canada avec une charge complète pour redescendre avec trois. Cette pratique est permise aux camionneurs et aux chemins de fer américains en vertu des dispositions de la loi américaine, mais ces mêmes dispositions ne permettent pas aux camionneurs canadiens d'en faire autant aux États-Unis. Pensez-vous que c'est juste?

M. Friars: Mike pourrait peut-être répondre à cette question.

M. Richards: Pourrais-je vous demander d'être plus précis, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Les chemins de fer et l'Association canadienne des camionneurs nous disent que le projet de loi permet certaines choses aux chemins de fer américains sur le plan notamment des prix de lignes concurrentiels, des contrats confidentiels, des changements de lignes, des règlements concernant le transport routier, ou je ne sais quoi encore... le Congrès américain est en train d'examiner une loi sur le camionnage qui affecte sérieusement les camionneurs canadiens. Il est question de majorer les droits de licence de 700\$ pour 5,000 milles.

Les entreprises de chemins de fer et de camionnage canadiennes prétendent que la *Staggers Act* et d'autres lois américaines ne leur permettent pas le même accès aux marchés américains que le permet le projet de loi canadien aux camionneurs et chemins de fer américains au Canada.

M. Richards: En ce qui concerne le camionnage, si vous me permettez, les transporteurs canadiens ont accès assez facilement aux marchés de nombreux états américains et y font de bonnes affaires. Nous commençons à en ressentir certains effets.

Le transport est-ouest au Canada s'est toujours caractérisé par des retours allège. Nous commençons par entendre parler de transporteurs qui partent de l'Est pour aller vers l'Ouest et qui traversent la frontière au Sud pour passer par Cleveland, Buffalo, Pittsburgh et d'autres endroits sur la côte est, et qui remettent ensuite le cap sur l'Ouest du Canada. Ils semblent avoir des difficultés avec les lois et règlements américains en vigueur.

M. Benjamin: Les groupes de pression de l'industrie du camionnage aux États-Unis travaillent actuellement là-dessus, parce que le Congrès américain est actuellement saisi d'une loi qui désavantage nettement les camionneurs canadiens. En vertu de cette loi, il suffirait de deux voyages de Seattle à Buffalo pour qu'un camionneur canadien se voit imposer des droits supplémentaires de 700\$. Il n'y a aucune taxe provinciale ou fédérale équivalente au Canada visant les camionneurs américains. Qu'allons-nous faire?

Nous voulons tous que notre loi permette l'égalité d'accès ou la réciprocité d'accès aux transporteurs canadiens par rapport aux transporteurs américains. Est-ce que vous avez envisagé cette question? Votre association s'est-elle penchée là-dessus? Vous devez sûrement penser qu'il est dans votre intérêt de même que dans celui de l'industrie des chemins de fer et du camionnage que celle-ci soit rentable.

M. Richards: C'est vrai.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, thank you very much. I guess your time is up.

Mr. Benjamin: Well, if you are only guessing, I have another question.

The Vice-Chairman: No, Mr. Benjamin, sometimes when young bucks come into the chair, they are more rigid than old bucks—"old", with respect, because old is wise. Anyway, I give the questioning to Mr. Taylor—and of course he is the ultimate in being wise.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman. I do not have many questions. I certainly enjoyed the presentation and I agree very much with most of what you said.

I would like to point out, though, when you were dealing with the confidential contracts under the rail, you mentioned that clause 123 required a contract summary and so on. Clause 123, I believe, refers to agreed charges, not to confidential contracts. It struck me very wrongly that you had to publish a summary of the confidential contract. But agreed charges are a little different. That is what clause 123 deals with.

• 1615

Mr. Thibault: Don, can you comment on that?

Mr. Wiersma: I do not have the bill here, Mr. Taylor, but the essence of what we are saying is that we believe there should be better definition of what is meant by publishing of confidential contracts.

Mr. Taylor: Where does it say that you have to publish confidential contracts?

Mr. Wiersma: It is in the act that confidential contracts must be published.

Mr. Taylor: I think you are referring to clause 123; that is what you read into your brief. But that is for agreed contracts, not confidential contracts. They are two entirely different things.

Mr. Wiersma: Excuse me, is that not in clause 120?

Mr. Friars: Yes, it says:

(2) A confidential contract shall be in writing and shall be filed by the company with the Agency within 15 days after the date on which it is entered into.

And also:

(3) A summary of a confidential contract containing prescribed non-confidential information shall, within fifteen days after the date on which the contract is entered into, be published by the company . . .

Mr. Taylor: Non-confidential information, not the contents of the confidential contract.

Mr. Wiersma: But what will that be?

Mr. Taylor: You want it clearer?

Mr. Wiersma: Yes.

[Translation]

Le vice-président: Monsieur Benjamin, merci beaucoup. Je pense que votre temps est écoulé.

M. Benjamin: Si vous ne faites que le penser, j'ai une autre question.

Le vice-président: Non, monsieur Benjamin. Les jeunes qui occupent le fauteuil du président sont parfois plus sévères que les vieux—et vieux pour moi est l'équivalent de sage. De toute façon, j'accorde la parole à M. Taylor qui est évidemment un exemple de sagesse.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président. Je n'ai pas beaucoup de questions. J'ai certainement beaucoup aimé l'exposé que vous nous avez présenté et je suis généralement d'accord avec ce que vous avez dit.

J'aimerais vous faire remarquer, cependant, que quand vous avez parlé des contrats confidentiels pour les chemins de fer, vous avez dit que l'article 123 exigeait la présentation d'un résumé du contrat. Si je ne m'abuse, l'article 123 parle de prix convenus et non de contrats confidentiels. J'ai été très étonné d'entendre qu'il fallait publier un résumé des contrats confidentiels. Mais les prix convenus sont un peu différents. L'article 123 porte justement là-dessus.

M. Thibault: Don, vous pouvez répondre?

M. Wiersma: Je n'ai pas le projet de loi ici, monsieur Taylor, mais ce que nous disons essentiellement, c'est qu'il faudrait mieux définir ce qu'on entend par publication des contrats confidentiels.

M. Taylor: Mais où dit-on qu'il faut publier les contrats confidentiels?

M. Wiersma: La loi dit que les contrats confidentiels doivent être publiés.

M. Taylor: Je pense que vous parlez de l'article 123; c'est ce que vous avez dit dans votre déclaration. Mais l'article porte sur les prix convenus, pas les contrats confidentiels. Ce sont deux choses complètement différentes.

M. Wiersma: Est-ce que ce n'est pas plutôt l'article 120?

M. Friars: Oui, l'article dit:

(2) Les contrats confidentiels sont écrits et déposés par la compagnie auprès de l'office dans les quinze jours suivant leur conclusion.

Et il poursuit:

(3) La compagnie publie, dans les quinze jours de la date du contrat . . . le résumé des renseignements non confidentiels désignés par règlement et contenus dans un contrat confidentiel.

M. Taylor: Les renseignements non confidentiels, pas le contenu d'un contrat confidentiel.

M. Wiersma: Mais qu'est-ce que c'est ça?

M. Taylor: Vous voulez que ce soit plus clair?

M. Wiersma: Oui.

[Texte]

Mr. Taylor: Well, that clears it up for me. It bothered me when you were applying the agreed charges to confidential agreements. They are two different things.

The other point I would like to mention is the "fit, willing and able". You mentioned that Alberta had been using very little regulation for many years. As a matter of fact, in the 1950s and the early 1960s, we built one of the biggest trucking businesses in Canada because we required fewer regulations. We had truckers coming from other provinces because we had arranged agreements with various American states through which our trucks could pass without buying a licence. In return, their trucks could go right through Alberta up to Alaska without buying a licence. Through that arrangement we were able not only to attract many truckers from B.C., Saskatchewan, and Manitoba, but also to give our own truckers a real boost.

At that time our truckers complained and said they would like to travel through Canada, particularly after the Trans-Canada Highway was completed. So we made an offer to each of the provincial governments at that time, right from B.C. to Newfoundland. We offered full reciprocity, providing our trucks would have full reciprocity. That means we could go through and pick up a load but not deliver it. We were able to get some to let us go through. But to pick up a load, we could not get that. Two or three of the Maritimes agreed, but that was meaningless to our truckers.

Now we come to the place where the provincial governments have apparently agreed to give some thought to doing away with these 10 separate hearings in order to go through every province. That is going to make truckers far more competitive than they have ever been before. It is going to cut down the costs. It is going to give a better price to the consumer. Some of those hearings went up as far as \$15,000. They hired lawyers and accountants to take them to the centre where the hearing was. So I rather look with favour on what is going to happen.

• 1620

I hope the provincial governments will agree to give our truckers the opportunity to go through. It will be a real competition with the railways if it is done, particularly the large truckers. I imagine this is what you had in mind when you cited this particular item.

Mr. Richards: Yes, sir.

Mr. Taylor: The other point I had was simply for information. When you were delivering your address, sir, you mentioned a quotation under safety from some American source who said it did not result in more accidents. Could you tell me where the quotation is?

Mr. Buller: The quotation was from the U.S. Department of Transportation from a congressional testimony.

[Traduction]

M. Taylor: Eh bien, c'est plus clair pour moi. Vous m'avez confondu quand vous avez parlé des prix convenus au lieu des contrats confidentiels. Ce sont deux choses différentes.

L'autre question que j'aimerais aborder est celle de la notion de services adéquats et efficaces. Vous avez dit qu'il y a très peu de réglementation en Alberta depuis de nombreuses années. En fait, dans les années 50 et au début des années 60, nous avons érigé l'une des plus grandes entreprises de camionnage au Canada grâce à nos règlements moins nombreux. Nous avons attiré des camionneurs d'autres provinces parce que nous avons conclu des accords avec divers états américains permettant à nos camionneurs d'y passer sans devoir acheter une licence. En contrepartie, les camionneurs américains pouvaient traverser l'Alberta pour se rendre en Alaska sans payer de licence. Grâce à cette entente, nous avons réussi non seulement à attirer de nombreux camionneurs de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et du Manitoba, mais aussi à donner un vrai coup de pouce à nos propres camionneurs.

À ce moment-là, nos camionneurs se sont plaints, disant qu'ils aimeraient voyager par tout le Canada, particulièrement après que la Transcanadienne eût été terminée. Nous avons donc fait une offre à tous les gouvernements provinciaux, depuis la Colombie-Britannique jusqu'à Terre-Neuve. Nous leur avons offert pleine réciprocité, pourvu que nos camionneurs l'ait aussi. Cela veut dire que nous pouvions passer, prendre un chargement, mais pas le livrer. Nous avons réussi à convaincre certaines provinces de nous laisser passer. Mais nous ne pouvions pas prendre un chargement. Deux ou trois des provinces maritimes étaient d'accord, mais cela ne nous intéressait pas.

Maintenant, les gouvernements provinciaux semblent disposer à envisager la possibilité de supprimer la procédure d'octroi de licences dans chacune des dix provinces. Les camionneurs seront désormais plus concurrentiels que jamais. Ce système va permettre de réduire les coûts. Le consommateur paiera aussi moins cher. Certaines procédures pour l'obtention de licences pouvaient coûter jusqu'à 15,000\$. Il fallait embaucher des avocats et des comptables pour passer les audiences. Je suis donc plutôt favorable à ce qui s'en vient.

J'espère que les autorités provinciales permettront à nos camionneurs de traverser leur territoire. En effet, la concurrence avec les chemins de fer sera particulièrement vive pour nos grosses entreprises de camionnage. Je présume que c'est à cela que vous faisiez allusion.

M. Richards: C'est exact.

M. Taylor: Je voudrais par ailleurs vous demander un renseignement. Dans votre exposé, vous avez cité une source américaine selon laquelle la déréglementation n'a pas provoqué davantage d'accidents. D'où vient cette citation?

M. Buller: Elle provient du Ministère des transports des États-Unis.

[Text]

Mr. Wiersma: Mr. Taylor, the references are at the end of the brief. They are listed.

Mr. Taylor: Thank you very much. This is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Angus, with the co-operation of the committee, I would ask you to be as brief as possible and we will give you your two short questions.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate it.

Gentlemen, on page 5 of your brief there are two points I want to raise there. I am asking because I do not know and I need to understand it. With regard to confidential contracting, what is the technical concern of your Atlantic Canada members? How does the Atlantic Region Freight Assistance Act fit in with the confidential contracting sections? What, if anything, should this committee be doing about it?

Mr. Wiersma: The act states those subsidies need to be known. Therefore there was concern whether, in order to have the benefits of confidential contracting, it would violate the qualifications for those subsidies. It is our understanding it has been put in order and there will not in fact be a conflict there. We put it in the brief at the time we put it just for the interest of our members in that part of Canada. We want to make sure it did not disadvantage them. We really are asking for affirmation that it does not contravene the qualifications for those subsidies.

Mr. Buller: I can probably add something to it for clarification. The Atlantic Region Freight Assistance Act in particular applies only on manufactured goods. It has to be the final stage of the manufacturing process in the Atlantic provinces. For instance, lead coming out of our operation, Brunswick Mining and Smelting at Belledune, is used in other processes in the steel industry or whatever. I think the concern of our members in the Maritimes is that this subsidy will be misused by other shippers who are not going through the final process stage.

Mr. Angus: You have been assured by whom that there is no worry of it?

Mr. Wiersma: By Mr. Thompson's economic and regulatory reform group, which said the act will clarify this position.

Mr. Benjamin: There will be an amendment.

Mr. Wiersma: An amendment or whatever.

Mr. Angus: Thank you. Mind you, we refer to the office as "error office", so we shall have to wait and see.

On the same page, I appreciate—and I think the committee does, too—your reference to the study that showed 80% of the sidings across Canada will be within 32 kilometres. As you know, the act says 30. Can you provide in writing to the committee a copy of the study showing the gradations? How many are within 10 kilometres, how many within 20? I think would be very valuable information to help us as we go

[Translation]

M. Wiersma: Monsieur Taylor, toutes les citations sont énumérées à la fin de notre mémoire.

M. Taylor: Merci. C'est tout monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Taylor. Monsieur Angus je vous demanderais d'être bref et de poser un maximum de deux questions.

M. Angus: Merci monsieur le président.

Messieurs je voudrais vous poser deux questions concernant la page quatre de votre mémoire. Je voudrais savoir notamment ce que vos membres dans la région atlantique pensent des dispositions régissant les contrats confidentiels. Je voudrais également savoir comment les dispositions de la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique pourront être appliquées simultanément aux dispositions du projet de loi relatives aux contrats confidentiels. Qu'est-ce que le Comité devrait faire à cet égard à votre avis?

M. Wiersma: Puisque au terme de la loi les subventions doivent être connues, on s'est demandé si pour bénéficier des contrats confidentiels, il faudrait se passer des subventions. Il paraît que la question a été réglée et qu'il n'y a pas contradiction entre les deux. Nous avons mentionné cette question au moment de la rédaction de notre mémoire à l'intention de nos membres de la région atlantique. Nous tenons simplement à nous assurer que cet article ne les priverait pas de leurs droits aux subventions.

M. Buller: Les dispositions de la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique s'appliquent uniquement aux produits manufacturés. Donc la dernière étape de la fabrication doit avoir eu lieu dans les provinces atlantiques. Ainsi le plomb que nous fabriquons à la *Brunswick Mining and Smelting* à Belledune doit être utilisé ailleurs dans la sidérurgie. Or certains de nos membres craignent que cette subvention soit accordée à tort pour des marchandises qui n'ont justement pas subi cette dernière étape de fabrication dans la région.

M. Angus: Et qui est-ce qui vous a dit que cela n'aurait pas lieu?

M. Wiersma: C'est M. Thompson qui m'a assuré que cette question serait explicitée dans la loi.

M. Benjamin: Qu'il y aurait donc un amendement.

M. Wiersma: Oui sans doute.

M. Angus: Espérons que c'est ce qui va se passer.

Vous dites toujours sur la même page que 80 p. 100 des voies d'évitement du Canada sont distantes de 32 kilomètres alors que la loi dit 30 kilomètres. Est-ce que vous pourriez nous remettre l'étude qui contient les gradations et notamment à combien seraient situées à 10 kilomètres et combien à 20? On devrait avoir ces renseignements pour pouvoir nous décider sur une distance en connaissance de cause.

[Texte]

through the question of whether it should be 30, 15 or whatever.

Mr. Wiersma: I believe we picked three levels, and 32 was picked before 30 was put into the act. We treat it as comparable. But we have a report on it and we would be pleased to make it available to the committee.

• 1625

Mr. Angus: Good. Thank you. Told you it would be short.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus, and on behalf of the committee, gentlemen, I would like to thank you for your brief and your very direct answers to the committee. I must say at the same time if you see a new face before you, as opposed to the other face that was here in the Chair—

Mr. Angus: You are beginning to sound like the other face.

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan had other engagements. One of the good things, Mr. Angus, of being a back-bencher is that you can sometimes as a vice-chairman of the Transport Committee assume the role of being a committee chairman. I will be always open and honest with you people as long as you do not take too much time.

Gentlemen, I would like to thank you for your brief and your answers and you can be sure as concerns Bill C-18 and Bill C-19 that whatever remarks you have made and if you have any further remarks, that the committee will take it into consequence and I am sure that we will have a better bill and National Transportation Act for Canada. Thank you.

Mr. Thibault: Thank you, Mr. Chairman, and perhaps later on in the process we would like to have the opportunity of submitting further comments and appearing, if that is your wish, as we hear other intervenors as well. We would like like the opportunity if possible.

The Vice-Chairman: As far as the committee is concerned, we can accommodate that. The only thing is that we are working in a timeframe, but any written remarks you people would like to make to the committee will definitely be taken into consideration. They will be put on the record and if we can meet, then we will and all you have to do is contact the clerk.

Mr. Thibault: Thank you, Mr. Chairman. Let me just say that as a group, you are working on a very important piece of legislation for manufacturing. It will definitely strengthen the manufacturing base and help us to create the jobs we all need. So the best of luck.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, my colleague tells me there was an understanding prior to the committee adjourning in camera that when it came to national organizations and what not, there would be a greater flexibility, if I may use the word, as to how long we spend with them as compared to some purely local or individual group or person.

[Traduction]

M. Wiersma: Nous avons pris le chiffre de 32 avant de savoir que la loi le fixerait à 30. De toute façon il n'y a pas une grande différence. Nous nous ferons un plaisir de vous communiquer le rapport à ce sujet.

M. Angus: Merci beaucoup. J'avais promis d'être bref.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. Au nom du Comité, je tiens à remercier nos témoins de leur excellent mémoire ainsi que d'avoir bien voulu répondre à nos questions. Vous êtes peut-être étonnés de voir que c'est moi qui assure la présidence . . .

M. Angus: À vous entendre, on croirait que c'est votre prédécesseur.

Le vice-président: M. Nowlan a dû se rendre ailleurs. Il arrive en effet parfois aux simples députés d'avoir à assurer la présidence d'un comité. J'essaierai de faire de mon mieux, à condition que vous ne preniez pas trop de temps.

Donc, encore une fois, je vous remercie de votre mémoire et des réponses que vous avez fournies à nos questions et je puis vous assurer que tout ce que vous avez dit sera pris en compte et contribuera à la qualité du projet de loi sur les transports.

M. Thibault: C'est moi qui vous remercie, monsieur le président. Peut-être aurons-nous l'occasion de comparaître à nouveau devant le Comité.

Le vice-président: Nous avons des délais à respecter, mais vous pouvez toujours nous faire parvenir vos observations par écrit et il en sera certainement tenu compte. Pour nous rencontrer, il faut contacter le greffier.

M. Thibault: Je tiens à insister sur l'importance du projet de loi dont vous êtes saisis, projet de loi qui ne manquera pas d'aider le secteur manufacturier qui pourra ainsi créer des nouveaux emplois. Je vous souhaite donc bonne chance.

Le vice-président: Merci.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Mon collègue me signale qu'au cours de la réunion à huis clos, il avait été convenu qu'on serait moins rigide quant au temps que nous consacrerions aux organisations nationales par opposition aux personnes qui comparaissent à titre individuel, aux organisations locales.

[Text]

We have the Canadian Manufacturers' Association in front of us, and it seems to me that it is a national organization. If Mr. Ouellet would like to ask some questions, and I have two or three more, I think the least we could do is award a national organization some of that flexibility.

Mr. Taylor: Well, Mr. Chairman, we agreed that each one would have 10 minutes and you have already had more than your 10 minutes. We took less, so if we are going to follow a rule, let us follow it.

Mr. Angus: On that point of order, Mr. Taylor, you remember correctly that it was in the context of the small organizations where they would only have 10 minutes and each party would have 10 minutes each. But the chairman did agree that for the larger national organizations there would be flexibility. There was no time given, but the inference was that equal sharing—but having said that—

Mr. Taylor: One hour for each hearing. You have just about had an hour now, in about five minutes.

Mr. Angus: We did say an hour for CMA this morning.

An hon. member: I agree.

The Vice-Chairman: Gentlemen, the great thing about moving in as vice-chairman to be chairman of the Transport Committee is that I have the power here in my hand. I am not sure whether I am going to hit myself on the ear or the knee. There is no problem. The Chair will rule that you will have one question from Mr. Ouellet, one question from Mr. Benjamin, and after that, gentlemen, as I said before, we thank you for your brief and you can be sure that a National Transportation Act will work in your best interests.

Monsieur Ouellet, pas plus que trois minutes.

M. Ouellet: Je vous remercie de me donner la parole, monsieur le président.

Je voudrais simplement clarifier une chose avec les membres de l'Association des manufacturiers canadiens. Je n'ai pas pu être ici à 15h30. Un autre projet de loi présenté par le ministre des Transports au Parlement, le projet de loi C-21, m'a retenu. Je présentais mes arguments. Ce n'est donc pas parce que je voulais snober votre association. J'étais occupé au Parlement, à faire mon discours, en Deuxième lecture, sur le projet de loi C-21.

J'ai déjà pris connaissance de votre mémoire. Je félicite l'Association de son intervention. Je vous remercie d'être venus témoigner. Vous pouvez être sûr que notre parti prendra bonne note des recommandations que vous nous faites. Merci.

• 1630

M. Richards: Merci, monsieur Ouellet.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, three minutes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, first just to provide information for the committee and one question to the CMA, I am in receipt of a copy of a letter from a law firm in Washington,

[Translation]

Or, l'Association des manufacturiers est bien entendu un organisme national. Je trouve donc qu'il faudrait permettre à M. Ouellet de poser quelques questions et moi aussi, je devrais pouvoir leur poser deux ou trois autres questions.

M. Taylor: Il avait été convenu qu'on aurait chacun 10 minutes. Or, vous avez déjà dépassé vos 10 minutes. Par contre, nous avons parlé moins longtemps.

M. Angus: Il avait été convenu que chaque parti aurait 10 minutes pour interroger les représentants des petites organisations. Par contre, en ce qui concerne les organismes nationaux, on s'était mis d'accord pour faire preuve de souplesse, sans fixer de limite.

M. Taylor: Une heure pour chaque audience. Vous venez d'avoir l'équivalent d'une heure dans ces cinq dernières minutes.

M. Angus: On avait convenu ce matin qu'on consacrerait une heure à la AMC.

Une voix: D'accord.

Le vice-président: En ma qualité de vice-président du comité, c'est à moi de décider. Donc, je donne la parole à M. Ouellet pour une question et ensuite à M. Benjamin. Encore une fois, je remercie les témoins de leur mémoire et je tiens à les assurer qu'ils auront à se féliciter de la Loi nationale sur le transport.

Mr. Ouellet, no more than three minutes please.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to clarify one point with the members of the Canadian Manufacturers Association. I was unable to come here at 3.30 p.m. because I was detained on account of Bill C-21 which was also tabled by the Minister of Transport. I had to address this bill and that is the reason I arrived late. I was in the House speaking on Bill C-21 on second reading.

I wish to congratulate you for your presentation. I want to thank you for your testimony. You can be sure that our party will take your recommendations into account.

Mr. Richards: Thank you, Mr. Ouellet.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, vous avez trois minutes.

M. Benjamin: Je voudrais tout d'abord vous signaler que j'ai reçu une lettre d'une firme d'avocats de Washington et je puis,

[Texte]

D.C. Just for your information, I will be glad to provide you a copy on Senate Bill 539. The letter says:

It is difficult to understate—

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, if I could interrupt, please table any documents that come before the committee. Then the clerk could have a copy of them. Please do not send the copies to the witnesses only but also to the members of the committee.

Mr. Benjamin: No, I said I would make them available to the committee. I have been here before, you know.

Mr. Ouellet: Then show some discipline.

Mr. Benjamin: I just wanted to quote the one thing for your consideration. I would appreciate it if you would look at it and consider it and then send us your views in writing. This legislation is before the U.S. Congress and it refers to the trucking industry:

It is difficult to understand the effect of section 4206(d) and its inclusion is a powerful weapon, available at the whim of a disenchanted U.S. carrier, on Canadian and Mexican motor carriers. To that extent, I am also transmitting a copy of the Congressional Record summary and the actual bill language to the Mexican Embassy here in Washington.

I wanted you to be aware of it so that you can see what this legislation will allow U.S. truckers to do and what Canadian truckers cannot do in the United States. I hope you will take it into account and let us know your views on it.

In your submission you talked about the moving of goods around, particularly in our dealings with the United States. I want to know two things from you pertaining to the captive shipper thing.

I believe captive shippers are confined mostly to the resource industry. They are on one railway line and they do not have any highways. What percentage or numbers of your members in manufacturing could be considered captive shippers? The rest would have access to another railway, trucking industry, the airlines. Are 10% captive shippers, or are 80%, or what?

In this light do you believe or would you agree . . . ? I am talking here particularly about our dealings across the border with the United States. They have ten times the population, ten or twelve times the volume of movement, smaller geography and a milder climate. Their costs of transportation are always going to be lower than Canada's. Do you believe the legislation is sufficient both in the area of defining in a better way captive shippers and in the area of providing some amendments that would give Canadian carriers some kind of an equivalency or reciprocity with those who can come into Canada from the United States?

Mr. Thibault: Don, do we know what percentage of our members are captive? I am not sure we have data on it.

Mr. Wiersma: I do not believe we do, Mr. Chairman. As Mr. Thibault said earlier, we are a very horizontal association.

[Traduction]

pour votre gouverne, vous remettre une copie du bill du Sénat numéro 539. Cette lettre dit ce qui suit:

Il est difficile de minimiser . . .

Le vice-président: Je vous demanderais de bien vouloir remettre un exemplaire de ces documents au greffier du Comité. Il les fera copier à l'intention de tous les membres du Comité.

M. Benjamin: C'est ce que je comptais faire, car je suis un vieux de la vieille.

M. Ouellet: Dans ce cas, vous devriez faire preuve d'un peu plus de discipline.

M. Benjamin: Je voulais simplement citer un extrait de la lettre. Je vous demanderais d'y jeter un coup d'oeil et de nous faire savoir par écrit ce que vous en pensez. Le Congrès américain est actuellement saisi de ce projet de loi qui intéresse justement le transport routier.

On ne saurait minimiser les effets de l'article 4206(d) qui constituera une arme redoutable dont les camionneurs américains pourront se servir contre leurs homologues canadiens ou mexicains. Je compte également faire parvenir un compte rendu analytique de la séance du Congrès ainsi que le projet du bill lui-même à l'ambassade du Mexique à Washington.

Je tenais à ce que vous sachiez ce que les camionneurs américains pourront désormais faire aux termes de la loi alors que la réciprocité n'est pas vraie pour les camionneurs canadiens aux États-Unis. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

Vous parlez de transport des marchandises et plus particulièrement à destination des États-Unis. Je voudrais vous demander quelque chose au sujet des expéditeurs captifs.

Il s'agit essentiellement d'expéditions de matières premières produites dans des régions limitrophes des voies de chemin de fer et éloignées de toute autoroute. Parmi vos membres, combien y a-t-il de fabricants qu'on pourrait également qualifier d'expéditeurs captifs en ce sens qu'ils n'ont accès qu'à un seul mode de transport? Quel est ce pourcentage?

Je pense plus particulièrement à nos rapports avec les États-Unis. Leur population est 10 fois plus importante que la nôtre, ils transportent 10 fois plus de marchandises que nous alors que leur territoire est moins étendu et leur climat moins rude. Dès lors, leurs coûts de transport sont nécessairement inférieurs aux nôtres. À votre avis, le projet de loi traite-t-il convenablement les expéditeurs dits captifs et garantit-il la réciprocité aux transporteurs canadiens qui voudraient se rendre aux États-Unis alors que les transporteurs américains, eux, peuvent venir au Canada?

M. Thibault: Je ne sais pas si nous avons des chiffres quant au nombre de nos membres qui sont des expéditeurs captifs.

M. Wiersma: Je ne crois pas que nous en ayons, monsieur le président. Notre association est essentiellement horizontale,

[Text]

We certainly have resource-based members in western Canada. We also have a number of members in the Maritimes who are in a captive position. You may not particularly classify them as resource in this sense. But there are a lot of captive shippers in this part of our geography.

Mr. Benjamin: I think the committee would like to have a breakdown of your members. It has been alleged to us earlier this week that what used to be called captive shippers applied pretty generally all over the country. But with something like nearly 60% of traffic moving by truck and with manufacturers having access to a variety of modes of shippers or transporters, the term "captive shipper" is not nearly as general or applicable nowadays as it might have been 20 years ago.

• 1635

Mr. Wiersma: Well, in terms of the definition of the "captive shipper" we support the bill fully and that is for intermodal competition. We accept the definition of the "captive shipper" that the bill outlines as we believe there is a need for that type of competition, rail anyway.

Mr. Benjamin: I would like to put your association and the CPR in one room and lock the door and see what happens.

Mr. Friars: I think if you take rail only around 65% today—

Mr. Benjamin: Of what?

Mr. Friars: —is captive from a rail point of view, if you are using rail only.

Mr. Benjamin: For the members of your association?

Mr. Friars: Right. Now that you have introduced truck, we would have to go back and do some work on that.

Mr. Benjamin: Yes. Well, both railroads alleged to us that in actual practice they have very, very few what you could call "captive shippers".

Mr. Friars: Because of the intermodal competition, right.

Mr. Benjamin: Right. Either both railroads are in there or the BCR or the Ontario Northland are in there or a multiplicity of trucking companies and air cargo carriers are in there as well and the "captive shipper" definition is much smaller and narrower now than it used to be just even five or six years ago.

Mr. Friars: We would support that.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin and gentlemen. Once again—

Mr. Benjamin: And are you not glad I got in with that question?

The Vice-Chairman: Without further ado, gentlemen, we thank you for—

Mr. Ouellet: I am not glad. I am sorry; I am not glad. I want to say for the record that I think discipline has to be applied. Certainly I have no objections to having fine and nice conversations with my colleagues, but when we have so many

[Translation]

même si nous avons dans l'Ouest du Canada un certain nombre de nos membres qui produisent des matières premières. Dans les Maritimes, un certain nombre de nos membres sont captifs, même s'ils ne produisent pas des matières premières.

M. Benjamin: On pourrait peut-être avoir une ventilation de vos membres. On nous a dit plus tôt dans le courant de la semaine, qu'il y avait des expéditeurs captifs partout dans le pays. Mais maintenant que près de 60 p. 100 des marchandises sont transportées par route et que la plupart des fabricants ont accès à différents modes de transport, il est vrai que l'appellation d'expéditeur captif est peut-être moins valable qu'il y a une vingtaine d'années.

M. Wiersma: Nous sommes tout à fait d'accord la définition de l'expéditeur captif telle qu'elle figure dans le projet de loi et nous sommes également en faveur d'une forte concurrence entre les différents modes de transport.

M. Benjamin: J'aimerais bien assister à une discussion entre vous et le CPR.

M. Friars: Je suppose que 65% environ . . .

M. Benjamin: De quoi?

M. Friars: 65% des expéditeurs sont captifs si l'on parle uniquement du transport ferroviaire.

M. Benjamin: Vous parlez des membres de votre association.

M. Friars: C'est exact. Nous n'avons pas les chiffres pour ce qui est du transport routier.

M. Benjamin: D'après les deux compagnies ferroviaires, il y a très peu d'expéditeurs captifs.

M. Friars: En raison de la concurrence entre les différents modes de transport.

M. Benjamin: C'est exact. Il y a les deux compagnies de chemin de fer le BCR ou Ontario Northland sans parler des entreprises de camionnage et du fret aérien si bien qu'on ne peut plus parler d'expéditeurs captifs comme c'était le cas il y a encore cinq ou six ans.

M. Friars: D'accord.

Le vice-président: Merci monsieur Benjamin.

M. Benjamin: C'est quand même bien que j'ai pu poser cette question n'est-ce pas.

Le vice-président: Je vous remercie de . . .

M. Ouellet: Je ne suis pas content du tout car je trouve que la discipline doit être respectée. Je ne demande pas mieux que de discuter avec mes collègues et vu le nombre de témoins que nous avons à entendre, il faut respecter les horaires.

[Texte]

witnesses coming here a timetable has to be established and followed.

The courtesy is that we are three parties and we should spread the time equally between the three. As happened with the first witness this morning, if one spends almost an hour discussing with the witness, there is no reason why the government will not want to have his one hour of questioning of discussions. Why should we not also have the same thing? Therefore we will spend three hours with every witness and I do not think it is fair.

The Vice-Chairman: Mr. Ouellet, I am going to have to come—

Mr. Ouellet: I think we had agreed that we would stick to it, and I resent that Mr. Benjamin at the very first opportunity changes the rule. I count on the chairman to apply it equally.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order.

Le vice-président: Merci, monsieur Ouellet. Excusez-moi un instant, monsieur Benjamin. C'est le président qui a la parole.

Je suis en grand accord avec M. Ouellet sur ce point. Je veux dire que je m'excuse, également. J'avais d'autres obligations dans mon bureau. Je remplace le président permanent du Comité des transports.

Mr. Benjamin: We all have.

Le vice-président: Comme je le disais, je suis d'accord en ce sens que nous autres, au niveau du Comité . . . J'ai manqué une demi-heure ou une heure de témoignage. Je m'en excuse, monsieur Ouellet. Et je peux vous garantir . . . J'ai la masse ici . . .

Mr. Benjamin: A point of order.

Le vice-président: . . . les choses vont marchées . . . Monsieur Benjamin, je vous donne deux secondes.

Mr. Benjamin: I was trying to help Mr. Ouellet because we all appreciated he was required in the House to make a speech. I made my intervention earlier to make sure he had an opportunity to question the witness. I was trying to be helpful to Mr. Ouellet and then he proceeds to land on me—

The Vice-Chairman: No, no, no.

Mr. Taylor: Now, Mr. Benjamin was trying to make sure he got a turn.

The Vice-Chairman: Thank you very much. As I said—

Mr. Benjamin: Thanks a lot!

The Vice-Chairman: —I apologize for coming in late, but the Chair is now in order and the Chair has the gavel—

Mr. Benjamin: I was trying to protect your . . .

The Vice-Chairman: —and we are willing to hit anybody on the head, whether they have hair or no hair.

Thank you very much, gentlemen. We will proceed to the next witnesses. I believe we have Mr. Obadia from National Canada. Is that correct?

[Traduction]

La politesse exige que le temps soit également réparti entre les trois partis. Si comme c'est arrivé ce matin, un député passe une heure à discuter avec un seul témoin, les autres partis en demanderont autant ce qui nous amènera à consacrer trois heures à chaque témoin.

Le vice-président: Monsieur Ouellet . . .

M. Ouellet: Il avait été convenu de respecter un horaire et je m'oppose à ce que M. Benjamin cherche à la contourner à la première occasion. J'espère que le président sera juste.

M. Benjamin: J'invoque le règlement monsieur le président.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Excuse me, Mr. Benjamin, but it is now the Chair who has the floor.

I quite agree with Mr. Ouellet on this point. Please excuse me. I had other duties in my office. I am replacing the Chairman of the Transport Committee.

M. Benjamin: Nous avons tous des obligations.

The Vice-Chairman: I therefore missed a half an hour for committee testimony. Please excuse me, Mr. Ouellet. I can assure you that I will be using the gavel.

M. Benjamin: J'invoque le règlement.

The Vice-Chairman: Things will run smoothly. Mr. Benjamin, you have two seconds.

M. Benjamin: J'essaie simplement d'aider M. Ouellet qui était retenu à la Chambre pour prononcer un discours. J'ai pris la parole tantôt afin que lui aussi puisse interroger les témoins. Or j'essaye de me rendre utile or voilà qu'il m'attaque.

Le vice-président: Pas du tout.

M. Taylor: M. Benjamin voulait s'assurer qu'il ait son tour.

Le vice-président: Merci. Donc comme je disais . . .

M. Benjamin: Merci en effet.

Le vice-président: Donc je m'excuse d'être arrivé en retard mais maintenant tout va marcher rondement.

M. Benjamin: Je tenais seulement à protéger votre . . .

Le vice-président: Je vais assurer la discipline.

Merci messieurs. C'est maintenant au tour des témoins suivants. Je vais maintenant donner la parole à M. Obadia de National Canada.

[Text]

[Translation]

• 1640

M. Robert Obadia (Président, Nationair Canada): Oui.

The Vice-Chairman: We would ask you, sir, to give us a brief overview, and then we can go directly into questioning.

M. Obadia: Je vous remercie. J'ai préparé un exposé très court. Il durera moins de cinq minutes. Ensuite, je serai heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

The Vice-Chairman: Mr. Obadia, before we start, we have a copy of your brief in French. Do you have the same copy in English?

M. Obadia: Non, je n'ai pas de copie à vous remettre.

The Vice-Chairman: We can have it translated.

M. Obadia: Je vous remercie.

Mon intervention sera très courte. Elle se limitera à exprimer quelques idées sur l'article 67(1) du projet de loi qui définit la propriété canadienne d'une entreprise de transport.

Je pense que, tel que rédigé, cet article présente des dangers potentiels pour l'industrie canadienne, face aux actions possibles de transporteurs étrangers.

Jusqu'à présent la question du contrôle par les étrangers de transporteurs canadiens était du ressort de la Commission canadienne du transport qui, en l'absence du texte de nos règlements précis, a développé ses propres critères et politiques internes. C'est ainsi qu'en plus des critères classiques de la majorité des actions votantes, la Commission a traditionnellement considéré d'autres facteurs tels que la source de fonds, la propriété des appareils, l'expertise, la gérance, etc. Et dans certains cas, la Commission a eu à décréter qu'il y avait contrôle étranger même si 50 p. 100 des voix des actions votantes étaient détenues par des Canadiens.

Dans le projet de loi C-18, en faisant passer la propriété maximale étrangère à 25 p. 100, ou disons canadienne à 75 p. 100, le projet de loi a l'apparence d'une législation qui est plus restrictive que la situation actuelle.

Dans les faits, je pense que la rigidité de cette définition affaiblit la portée de la loi. En effet, prenons l'exemple d'un transporteur étranger qui a l'intention d'ouvrir une filiale au Canada. J'ai cité dans mon mémoire, en exemple, le chiffre de 10 millions de dollars. Il est très facile pour ce transporteur d'émettre 9 millions 900 mille dollars d'actions privilégiées non votantes, de faire détenir 75 mille dollars d'actions par son avocat, à Montréal, à Toronto ou à Vancouver, et le tour est joué. En apparence il détient 75 p. 100 des actions votantes. Il satisfait au test de propriété canadienne. Mais une fois que cette étape est franchie, on se trouve devant les situations où le transporteur présumément canadien est, de fait, une filiale contrôlée par un transporteur étranger qui louera des avions à des prix probablement très inférieurs au prix du marché s'il a des surplus de capacité. Ce qui lui donnera accès à ces services d'entretien, de réservation et autres et il envahira le marché canadien par le biais, d'une prétendue filiale.

Je ne vous décris pas une situation théorique, je vous décris la réalité. Déjà il y a devant la Commission canadienne des

Mr. Robert Obadia (President, Nationair Canada): Yes.

Le vice-président: Je vous demanderais de bien vouloir nous donner un rapide aperçu de votre position après quoi nous vous poserons des questions.

Mr. Obadia: Yes. Thank you very much. I have prepared a very short presentation which will last less than five minutes. Afterwards I will answer members' questions.

Le vice-président: Nous avons reçu votre exposé en français, Monsieur Obadia. Avez-vous une version anglaise?

Mr. Obadia: No I do not.

Le vice-président: On fera traduire votre exposé.

Mr. Obadia: Thank you.

My presentation will be very short. I will only express a number of ideas on section 67.(1) of the bill which contains a definition of Canadian ownership of a transportation company.

I think that in its present form, this section might be potentially dangerous for the Canadian industry in view of possible reactions of foreign carriers.

Until now, foreign ownership of Canadian shipping companies came under the CTC which in the absence of other regulations, developed its own criteria and internal policies. Besides the standard criteria the majority of floating shares, the CTC has traditionally considered other factors such as the source of funds, the ownership of the planes, the expertise, the management et cetera. In certain cases the CTC ruled that there was foreign ownership even though 50% of voting shares were held by Canadians.

Bill C-18 which sets maximum foreign ownership at 25% which corresponds to 75% Canadian ownership appears on the face of it as a more restrictive piece of legislation than the present act.

But in fact I think that this definition because of its rigidity weakens the act. Let us take the example of a foreign carrier wishing to open a branch in Canada. In my presentation I took the example of \$10 million. It would be child's play for this carrier to issue \$9,900,000 worth of non-voting preferential shares while his lawyer in Montreal, Toronto or Vancouver would hold \$75,000 worth of shares. And that is all it would take. On the face of it he would be holding 75% of voting shares and would therefore satisfy the test of Canadian ownership. But then we are confronted with the situation where the so-called Canadian carrier is in fact a branch controlled by a foreign carrier who will then lease back planes at prices well below market rates should he have excess capacity. Furthermore the Canadian branch would have access to the foreign carrier's maintenance services, reservation services et cetera which will enable him to invade the Canadian market through his subsidiary.

This is not a theoretical situation because it is in fact already happening. A subsidiary of a foreign carrier has

[Texte]

transports ce qui m'apparaît être la filiale d'un transporteur étranger qui a demandé une licence de transporteur canadien et ainsi contourner les restrictions imposées par les négociations bilatérales. Et je vois très clairement de nouveaux transporteurs genre Panam-Canada, Lufthansa-Canada, British Airways-Canada et autres qui viendraient faire concurrence, au Canada, aux transporteurs canadiens en faisant le dumping de leur capacité excédentaire et en contournant les limites qui leur sont imposées par les négociations bilatérales.

Je ne me fais pas l'avocat du protectionnisme. Mais je pense qu'on ne devrait pas non plus faire preuve de naïveté. Tout le monde sait que, dans le domaine des négociations aériennes bilatérales, les pays étrangers ne nous font absolument aucun cadeau. Que l'on juge par les difficultés actuelles avec l'Angleterre ou les difficultés que nous-mêmes, Nationair, avons eu avec la France.

• 1645

Dans ces conditions-là, pourquoi laisserait-on le marché canadien à des filières de compagnies étrangères lorsque nous ne pouvons même pas, dans certains cas, opérer les transporteurs canadiens comme nous le désirons vers les destinations étrangères? Donc, je considère que le problème est très réel et très sérieux. Afin d'éviter la situation que je viens de décrire, je vous invite instamment à vous pencher sur la façon dont l'article 67(1) est rédigé, en élargir la portée de façon, en particulier, à donner à l'Office les pouvoirs de recourir à d'autres tests que le test des actions votantes pour déterminer si oui ou non, il y a contrôle étranger, et ainsi éviter l'infiltration potentielle de transporteurs étrangers au Canada. Je vous remercie.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Obadia. Le Comité voudrait vous remercier pour l'exposé que vous avez fait. Il est très court, succinct, très bien fait. Je voudrais que les questions que les membres du Comité vous poseront soient aussi courtes. Nous vous poserons quelques questions techniques auxquelles vous pourrez répondre, monsieur Obadia. Votre témoignage de cet après-midi devant le Comité est transcrit dans le compte rendu. Soyez assuré que les recommandations seront bien connues.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord remercier M. Obadia d'être venu témoigner aujourd'hui devant le Comité et d'avoir attiré notre attention sur une des faiblesses de la loi, qui m'apparaît absolument importante. À l'occasion de l'étude, en deuxième lecture, aussi bien notre parti que le Nouveau parti démocratique avons soulevé cette question de la possibilité de la prise de contrôle par des étrangers de l'industrie du transport au Canada. On sait à quel point plusieurs compagnies de camionnage s'inquiètent du danger d'une prise de contrôle par de grandes compagnies de camionnage étrangères avec la déréglementation et avec le projet de loi C-19.

Cette semaine, le président d'Air Canada, témoignait devant notre Comité en réponse à des questions que nous lui avons

[Traduction]

applied to the CTC for a Canadian transport license which will enable them to overcome the restrictions agreed upon through bilateral negotiations. I can very well imagine new carriers called Panam-Canda, Lufthansa-Canada, British Airways-Canada et cetera coming to compete against Canadian carriers in Canada where they will be dumping their over-capacity and sidestepping the limits imposed under bilateral negotiations.

I do not wish to promote protectionism but we should not be naïve. We all know that as far as bilateral air transport negotiations are concerned, no country is giving anything away for free. That is why we are having such difficulties with Great Britain at this time and Nationair has serious problems with France.

That being the case, why should we open the Canadian market to foreign subsidiaries while Canadian carriers are precluded from a number of foreign destinations? It is a very real and serious problem. In order to avoid this situation, I would plead with you to broaden the scope of clause 67(1) of the bill so as to give the CTC the power to apply other tests besides that of voting shares in order to determine whether there is foreign ownership, in order to avoid the potential infiltration of foreign carriers into Canada. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Obadia, for your very succinct and well thought out presentation. I hope the members' questions will be equally brief. We will be asking you a number of technical questions. Your testimony will appear in the committee's transcripts.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I wish, first of all, to thank Mr. Obadia for coming to testify before the committee and for having drawn our attention to a very important short-coming in the bill. During second reading, our party as well as the NDP raised the possibility of takeover of the Canadian transport industry by foreign corporations. We have all heard about the concern of a number of trucking companies faced with the possible takeover by large foreign trucking companies due to deregulation and also Bill C-19.

This week the chairman of Air Canada testified before the committee. He recognized that there was indeed a danger that

[Text]

posé. Il a aussi reconnu le danger et la possibilité que des compagnies américaines deviennent des forces importantes dans les compagnies aériennes canadiennes. Voici deux domaines, le camionnage et l'aviation, qui sont menacés par les projets de loi du gouvernement.

Votre intervention est donc fort à propos. Je peux vous assurer que nous rédigerons un amendement qui tiendra compte de votre recommandation. Nous tenterons d'amender, avec la coopération des députés du gouvernement, l'article 67(1) du projet de loi, pour le rendre canadien, dans la mesure du possible.

Monsieur le président, si vous me le permettez, je voudrais profiter de l'occasion pour dire à M. Obadia que j'ai eu le plaisir d'utiliser sa nouvelle compagnie pour aller au Mexique. J'ai été surpris, et très heureusement surpris, par l'excellent service de sa compagnie. Je veux lui demander quelles sont les perspectives de sa compagnie, dans le climat de déréglementation qui semble maintenant prévaloir au Canada?

M. Obadia: Je vous remercie de vos commentaires sur Nationair. Si vous avez été agréablement surpris de notre service c'est probablement parce que vous lisez beaucoup les journaux.

M. Ouellet: C'était avant d'avoir lu les journaux.

M. Obadia: Ah!

M. Ouellet: Je peux témoigner que tout a bien été. Je n'ai pas eu de difficulté.

• 1650

Le vice-président: J'espère que M. Ouellet n'aura pas un conflit d'intérêts en faisant de la publicité à Nationair. Continuez.

M. Ouellet: Monsieur le président, je peux vous assurer qu'il n'y a pas de conflit d'intérêts. J'ai payé le plein prix les deux fois que j'ai pris Nationair. J'ai payé le plein prix!

M. Obadia: C'est exact. Ceci étant dit le «commercial» est déjà fait et il est consigné dans le compte rendu de cette réunion.

Pour revenir à votre question, monsieur Ouellet, Nationair est né dans la déréglementation. Le domaine du transport aérien international est très, très concurrentiel. On peut se rendre à Paris et revenir pour 349\$, en 1987. Je pense qu'il est difficile de faire mieux.

En ce qui concerne l'avenir, il est certain que la déréglementation ouvre des perspectives. Mais il y a l'autre côté de la médaille. Il faut faire attention aux indigestions. Je pense que le gros problème, si on compare avec les États-Unis, c'est la comparaison habituelle... Lorsque les portes se sont levées, ce fut un peu comme une course de chevaux. Tout le monde s'est lancé.

Ce qu'on a pu observer au Canada jusqu'à présent, c'est une certaine maturité de la part des transporteurs. On n'a pas vu d'actions inconsidérées, d'après les transporteurs. Je pense que cette maturité se maintiendra. Certainement qu'il y aura plus de concurrence dans certains domaines; dans d'autres, on voit

[Translation]

American airlines might take over an important part of Canadian airlines. So we have both the trucking industry and the airline industry which are in jeopardy because of government bills.

Your presentation is therefore very timely. You can rest assured that we will be tabling an amendment based on your recommendation. We hope that with the co-operation of government members, we will be able to amend clause 67(1) of the bill to ensure to ensure Canadian ownership as far as possible.

Mr. Chairman, I would like to tell Mr. Obadia that I had the pleasure to fly with his airline to go to Mexico. I was pleasantly surprised by the excellent service offered by his airline. I would like to ask the witness what the prospects are for his airline now that deregulation seems to be the order of the day in Canada?

Mr. Obadia: Thank you very much for your kind words concerning Nationair. It is probably because of what you read in the papers that you were pleasantly surprised about the quality of our service.

Mr. Ouellet: It was before I read the papers.

Mr. Obadia: I see.

Mr. Ouellet: Everything was just fine and I had no problems.

The Vice-Chairman: I hope Mr. Ouellet will not face a conflict of interest in advertising for Nationair. Carry on.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I can assure you that there is no conflict of interest. I paid full fare on two occasions when I flew Nationair. I paid full fare.

Mr. Obadia: It is true. Nevertheless, the advertisement has been heard and it will be printed in the proceedings.

To get back to your question, Mr. Ouellet, Nationair was born due to deregulation. International air transportation is a very competitive field. In 1987, you could fly to Paris return for \$349. That is hard to beat.

As for the future, surely deregulation opens new horizons. But there are two sides to the coin. We have to be careful not to get carried away. We often compare our situation to that of the United States and the big problems... when the door was open, the situation was comparable to a horse race. Everybody was on their mark.

Up to now, we have been able to notice that Canadian carriers are mature. There was no outrageous move. And I think it will go on. Obviously there will be more competition in certain fields while in others, there has been concentration. In the final analysis, given the ultimate goal of deregulation,

[Texte]

une concentration qui a pris place. Et à toutes fins pratiques, si on considère que le but ultime de la dérèglementation, voulue ou non voulue, c'est de remplacer la concurrence réglementée par les lois, par une concurrence réglementée par le marché... C'est déjà fait. Il a fallu, aux Etats-Unis, six ans, après la dérèglementation, pour consolider les opérations. Il a fallu, au Canada, deux ans avant la dérèglementation pour le faire.

M. Ouellet: Je vous écoutais tout à l'heure nous dire que déjà les prix sont bons. A cause d'un marché très concurrentiel, le consommateur jouit déjà de tarifs assez exceptionnels. Dites-vous qu'après la passation du projet de loi C-18, que les prix ne sont pas meilleurs? Que le consommateur n'y verra pas beaucoup de changements?

M. Obadia: Je vous donnerai mon point de vue. Les prix sont très bons sur les marchés internationaux. Par contre, toute comparaison faite, les prix sont élevés sur les marchés domestiques. Ils sont beaucoup trop élevés, à mon avis, par rapport à ce qui se pratique sur la scène internationale. Y a-t-il espoir que ces prix baissent? Ma réponse est non. Et la raison étant évidemment la concentration qui a déjà eu lieu.

M. Ouellet: Nationair pourrait-il entreprendre des services domestiques? Y pensez-vous? Un marché domestique pourrait-il être développé par une compagnie comme Nationair?

M. Obadia: C'est évident qu'il y a des marchés à développer au Canada. Il en coûte, en tarif régulier, simple, près de 500\$ pour se rendre à Vancouver. Il est certain qu'il est possible de faire mieux. Il faut quand même être prudents. N'oublions pas que la concentration est très forte et que les moyens financiers et techniques des joueurs principaux sont énormes.

Par conséquent, pour un joueur de moindre taille, se lancer sur ce marché n'est pas impossible, David l'a déjà fait contre Goliath, mais il faut le faire avec la plus grande prudence.

M. Ouellet: Ce n'est pas ce que vous envisagez pour votre compagnie, à brève échéance?

M. Obadia: Non.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Ouellet.

Monsieur Taylor.

Mr. Taylor: I would also like to welcome you, Mr. Obadia. I did not have your brief in front of me when you were reading, but I think I caught most of it. However, I would like to know a little bit about your company, because frankly I have not had any association with it. I was not as lucky as Mr. Ouellet to go to Mexico.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor, if I could interrupt just for one thing, I would say to Mr. Obadia, coming from Quebec, from the Chair, and not speaking on the part of the government or what not, it is one of the rare occasions that we have had a brief in French and we have not had it in English. I should not say I am proud, but at least this is one time we have to have it translated back into English, and it is great for the people in Quebec. Mr. Taylor, please continue.

[Traduction]

whether it is wanted or not, competition regulated by statute will be replaced by competition regulated by the market. It has already started. After deregulation in the United States, six years were needed in order to consolidate operations. In Canada, we have achieved that two years prior to deregulation.

Mr. Ouellet: You said earlier that prices are already advantageous. The market being so competitive, consumers can already benefit from exceptional rates. Are you saying that after Bill C-18 is adopted, prices won't be more advantageous? That there will not be much change from the consumers point of view.

Mr. Obadia: I shall give you my personal opinion. Prices are advantageous on the international market. However, in the domestic market, relatively speaking, they are high. They are too high in my opinion considering the situation on the international market. Can we hope for lower prices? I do not think so. The reason is obviously the concentration that has already taken place.

Mr. Ouellet: Could Nationair enter the domestic market? Are you considering it? Could a domestic market be developed by a company like Nationair?

Mr. Obadia: There are markets to be developed in Canada of course. The regular fare, single, to go to Vancouver is \$500 now. We can no doubt do better than that. But we have to be careful. We should not forget that concentration is heavy and that the financial and technical means of the main participants are great.

Therefore, it is impossible for a lesser participant to penetrate that market. It is like David against Goliath and that is the reason why we have to be careful.

Mr. Ouellet: So you are not considering it for your company in the short term?

Mr. Obadia: No.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

Mr. Taylor.

M. Taylor: Monsieur Obadia, je vous souhaite la bienvenue à mon tour. Je n'avais pas sous les yeux le mémoire que vous avez lu mais je pense en avoir compris l'essentiel. Toutefois, j'aimerais que vous me parliez un peu de votre compagnie car à la vérité je ne la connais pas bien. Contrairement à M. Ouellet, je n'ai pas eu la chance d'aller au Mexique.

Le vice-président: Monsieur Taylor, je vous interromps à l'instant. M. Obadia est de la province de Québec et comme il ne représente pas une administration gouvernementale, c'est une des rares fois où nous avons accepté un mémoire en français, sans traduction anglaise. Je ne tire pas de fierté de cela mais je dois vous signaler que cette fois-ci, nous avons dû faire traduire le mémoire de notre témoin vers l'anglais, ce qui est tout à l'honneur de la province de Québec. Monsieur Taylor, poursuivez.

[Text]

• 1655

Mr. Taylor: I am not objecting to that at all now, because I read French. I do not understand it or speak it, but I certainly read it reasonably well.

There are a few things I would like to know about your company, if you do not mind. I notice you are the president and founder of this air service. Is Mirabel your base?

Mr. Obadia: Yes, we are based at Mirabel. As a matter of fact, we are the only carrier based at Mirabel and we are the only carrier truly believing in Mirabel.

Mr. Cochrane: Is that good or bad?

Mr. Obadia: It is super.

Mr. Angus: That is competition.

Mr. Obadia: It is the best airport in Canada; you do not have to wait one hour to get your clearance.

Mr. Taylor: You mentioned that you have seven planes. What types of planes are you using?

Mr. Obadia: Douglas DC-8s, with 252 seats.

Mr. Taylor: Oh, yes. And you only operate internationally?

Mr. Obadia: We also operate domestic charters. We operate Montreal-Vancouver, and this summer we will be operating Toronto-Vancouver, Toronto-Edmonton.

Mr. Taylor: But by charter?

Mr. Obadia: Yes, charter only. We will be starting our first scheduled service on May 2. It will be Montreal-Brussels regular service and our fares will be \$299 one way without any restriction, compared to \$944 by other carriers. We will be the first Canadian carrier offering on the trans-Atlantic routes unrestricted low fares. That is from Mirabel.

Mr. Taylor: From Mirabel to where?

Mr. Obadia: Brussels.

Mr. Taylor: Oh. That is the first time you have gone over to Europe?

Mr. Obadia: Oh, no. We fly regularly to Paris, London.

Mr. Taylor: Oh, do you? On charter or regular flights?

Mr. Obadia: Yes, charter flights.

Mr. Taylor: Charter flights, yes. Well, you can go anywhere in the world on charter flights.

Mr. Obadia: Yes, we do. We were the first carrier to go from Montreal to Tahiti, Montreal to Rio, these places.

[Translation]

M. Taylor: Je n'y vois aucun inconvénient car je peux lire le français. Je ne le comprends pas et ne le parle pas mais je peux certainement le lire relativement facilement.

Je voudrais quelques détails sur votre compagnie, avec votre permission. Je constate que vous êtes le président fondateur de cette ligne aérienne. Est-ce que vous êtes basé à Mirabel?

M. Obadia: Oui, nous le sommes. En fait, nous sommes le seul transporteur basé à Mirabel et nous sommes le seul qui croit en cet aéroport.

M. Cochrane: Comment doit-on interpréter cela?

M. Obadia: C'est super.

M. Angus: Voilà la concurrence.

M. Obadia: C'est le meilleur aéroport au Canada. On a pas besoin d'attendre une heure pour obtenir la permission de décoller.

M. Taylor: Vous avez dit que vous aviez sept avions. De quels types sont-ils?

M. Obadia: Ce sont des Douglas DC-8 comportant 252 sièges.

M. Taylor: Je vois. Et vous ne volez que vers des destinations étrangères?

M. Obadia: Nous avons également des charters nationaux. Nous avons des vols entre Montréal et Vancouver et cet été nous en aurons entre Toronto et Vancouver et Toronto et Edmonton.

M. Taylor: Encore des charters?

M. Obadia: Exclusivement. Nous lancerons notre premier service régulier le 2 mai. Il s'agira d'un vol Montréal-Bruxelles, et notre tarif sera de 299\$ pour un passage sans aucune restriction alors que le tarif des autres transporteurs est de 944\$. Nous serons le premier transporteur canadien à offrir des vols transatlantiques sans restriction à tarif bon marché. Nous partirons de Mirabel.

M. Taylor: Quelle sera votre destination?

M. Obadia: Bruxelles.

M. Taylor: Je vois. Est-ce votre première destination en Europe?

M. Obadia: Oh, non. Nous avons des vols régulièrement vers Paris et Londres.

M. Taylor: Vraiment? S'agit-il de charters ou de vols réguliers?

M. Obadia: Ce sont des charters.

M. Taylor: Je vois. Vous pouvez aller n'importe où dans le monde avec des charters, n'est-ce pas?

M. Obadia: Oui en effet. Nous sommes le premier transporteur à offrir des vols entre Montréal et Tahiti, Montréal et Rio, des endroits aussi éloignés.

[Texte]

Mr. Taylor: That is certainly very interesting. Where did you get into aviation first of all? You say you have been in it 22 years?

Mr. Obadia: Yes, I started as an engineer in electronics and then I moved to marketing and then I was with Quebecair for 13 years.

Mr. Taylor: You were born in Canada?

Mr. Obadia: No, in Morocco. I applied for Nationair in 1980. In those days, it was super regulated and that is why it took almost four years to obtain the licence.

Mr. Taylor: Well, it is certainly very interesting, Mr. Chairman, to have a man like Mr. Obadia here who started an airplane business and who is progressing, apparently doing well, starting from small beginnings.

I do not think I have any further questions. I certainly would like to know your service better and may try it one of these days, and I want to wish you luck. There is really just one question: Do you see any way in which Bill C-18 is going to hamper what you have been doing or what you have been trying to do?

Mr. Obadia: Not at all. What I see in Bill C-18 as far as air transportation is concerned is very simple, very straightforward. My only major concern is what I mentioned to you today, where what appears to be a more stringent regulation in fact is not, and the fact that it looks like the American regulation to me. It is not enough to be protected for our own Canadian carriers because the fact is that American carriers are more likely to invade Canada than Canadian carriers to invade the States.

Mr. Taylor: Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor, and Mr. Obadia, far be it for me to use the example of the Chair, but I would like to ask you the same thing.

I throw it out to you: with Bill C-18 that we have and the regulatory reform that we have, when you talk about Nationair as opposed to formerly CP or PW and Air Canada, do you people feel really that you can live within Bill C-18 and with the economic regulatory reform and that you can compete with these carriers?

Mr. Obadia: We started Nationair, and when we started we had to compete against not only the carriers that you mentioned, but also against major international carriers. Most of them were state-owned, like British Airways and Air France, and we managed.

• 1700

The key point is very pragmatic. There is a threshold the small carrier should not go over. The major carriers probably will not react too much if the small carriers remain within a certain limit. It is less costly for a major carrier to lose 5% of the market than to have to cut its fares across the board by 3% to fight a smaller carrier. As soon as the market share aimed

[Traduction]

M. Taylor: C'est très intéressant en effet. Où avez-vous commencé dans le domaine de l'aviation car vous avez dit que vous avez 22 ans d'expérience?

M. Obadia: J'ai commencé comme ingénieur en électronique et je suis ensuite passé à la commercialisation. J'ai travaillé pour Québecair pendant 13 ans.

M. Taylor: Êtes-vous né au Canada?

M. Obadia: Non, au Maroc. J'ai demandé un permis pour Nationair en 1980. À cette époque-là, le domaine était très réglementé et voilà pourquoi il a fallu quatre ans avant d'obtenir un permis.

M. Taylor: C'est en tout cas très intéressant. Monsieur le président, notre témoin M. Obadia a fondé une compagnie aérienne qui est prospère, avec de très petits moyens.

Je n'ai pas d'autres questions mais j'aimerais certainement en savoir plus long sur les services que vous offrez et il se peut que je les emprunte un jour. Je vous souhaite bonne chance. Je voudrais quant même savoir si vous pensez que le bill C-18 va d'une certaine façon vous mettre des bâtons dans les roues, maintenant ou plus tard?

M. Obadia: Absolument pas. Les dispositions du projet de loi C-18 concernant le transport aérien sont très simples et très directes. Ma seule inquiétude est celle dont je vous ai fait part tout à l'heure. Ce qui semble être une réglementation plus sévère n'en est pas et les mesures s'apparentent aux règlements américains à mon avis. Il ne faut pas se contenter de protéger le marché pour nos transporteurs canadiens car les transporteurs américains risquent davantage d'envahir notre marché que l'inverse.

M. Taylor: Merci beaucoup, merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor et monsieur Obadia. Je ne voudrais pas faire comme le président mais j'ai envie de vous poser la même question.

Les dispositions du projet de loi C-18 et les efforts de nouvelle réglementation que nous envisageons m'amènent à vous demander si Nationair pourra s'adapter à cette réforme de réglementation économique tout en concurrençant les transporteurs comme CP, PW ou Air Canada?

M. Obadia: Quand nous avons créé Nationair, nous devions concurrencer non seulement les transporteurs que vous avez cités mais également les grands transporteurs internationaux, dont la plus part sont des entreprises d'état, comme la British Airways ou Air France. Nous avons survécu.

L'essentiel est d'être pragmatique. Il y a un seuil que le petit transporteur ne doit pas dépasser. Les grands transporteurs ne réagiront sans doute pas beaucoup si les petits s'imposent une certaine limite. Il est moins coûteux pour un grand transporteur de perdre 5 p. 100 du marché que de faire subir une diminution générale de 3 p. 100 à ses tarifs pour faire concurrence à un petit transporteur. Dès que la part du marché visée

[Text]

at by the small carriers is exceeded, you are likely to have a severe reaction from major carriers.

It is also remarkable that contrary to smaller carriers who have their eyes aimed always at the bottom line, it appears major carriers have their eyes aimed at the top line, the market share. No wonder smaller carriers are more profitable than bigger carriers. That is the name of the game. It happened in the States. All these price wars were not for profits. They were for cutting the other guy's throat because of market share. Market share is the major thing which seems to preoccupy the management of major carriers. The bottom line is yes, but that comes after.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Angus, we are trying to wind down. We have other witnesses coming before us. Mr. Angus, your first question please.

Mr. Angus: Let us remember it is the first question from my party. Mr. Chairman, I have only one question but I wanted to make that point.

The Vice-Chairman: Good.

Mr. Angus: You also changed the order in terms of rotation. Let us remember that.

The Vice-Chairman: Mr. Angus, at the same time you must realize I have not been here since 1867. Of course we are going to change. Please go ahead, Mr. Angus.

Mr. Angus: In two years we will change again. Mr. Obadia, I want to go back to your brief. I think it is a very important contribution you have made to our hearings. In terms of the definition of a Canadian, if we were to change it to read 75% of the ownership of the carrier, do you believe that would be sufficient? That 75% of the carrier would have to be owned by a Canadian—

Mr. Obadia: Yes, if you include all types of shares. In my view, it is a much better test than just voting shares. You will avoid the games of non-voting versus voting shares. In my opinion, it is one of the major dangers in the legislation as it is. I am not going to talk like a lawyer, but like a businessman and give you some—

Mr. Angus: We realize there is a difference between the two.

Mr. Obadia: I do not attach the same value to the words, but to the concepts. Basically, we are dealing with bilateral relations in aviation. If we end up with a definition which is very strict or closely mathematically defined, we could find ourselves boxed in. At the risk of sounding cynical, I always thought one of the major weapons any country may have in exerting its rights in international matters is the right to resort to arbitrary decisions.

Recently we saw many of our trade partners resorting to arbitrary decisions. They said 15% on lumber. Do not ask any questions. If we have a text which is very precise, we will deprive ourselves of the ability to make an arbitrary decision

[Translation]

par les petits transporteurs est dépassée, les grands transporteurs réagissent sévèrement la plupart du temps.

On doit remarquer que contrairement aux petits transporteurs qui visent toujours le minimum, les grands transporteurs eux visent le maximum, la plus grosse part du marché possible. On ne doit pas s'étonner donc que les petits transporteurs soient plus rentables que les grands. C'est la règle du jeu. On a constaté cela aux États-Unis. Quand on livre une guerre des prix, ce n'est pas pour les bénéfices. On veut écraser les concurrents pour obtenir leur part du marché. Une bonne part du marché semble être l'essentiel de ce qui préoccupe les cadres des grands transporteurs. Ce n'est qu'après qu'on se soucie du reste.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Angus, nous essayons de terminer. Nous devons entendre d'autres témoins. Monsieur Angus, posez votre première question.

M. Angus: Je dois signaler que c'est la première question permise à mon parti. Monsieur le président, je n'ai qu'une question à poser mais je tenais à apporter cette précision.

Le vice-président: Je vois.

M. Angus: Vous avez également modifié l'ordre des interventions. Ne l'oubliez pas.

Le vice-président: Monsieur Angus, vous devez vous rendre compte que je ne suis pas ici depuis 1867. Les choses vont changer. Allez-y, monsieur Angus.

M. Angus: Dans deux ans, elles changeront encore. Monsieur Obadia, je voudrais me reporter à votre mémoire. Je pense que vous avez apporté une contribution importante à nos délibérations. Si nous changions la définition de «Canadiens», pour que désormais on exige 75 p. 100 de propriété canadienne pour un transporteur, est-ce que cela suffirait? C'est-à-dire que 75 p. 100 d'une compagnie devrait être entre les mains d'un Canadien...

M. Obadia: Il faudrait tenir compte de tous les genres d'actions cependant. À mon avis, cela conviendrait beaucoup mieux que d'inclure seulement les actions donnant droit de vote. On éviterait ainsi toutes sortes de tripatouillage entre action donnant droit de vote et action ne le donnant pas. À mon avis, c'est un des plus grands dangers des dispositions législatives actuelles. Je ne suis pas avocat mais homme d'affaires et je vous donne...

M. Angus: Nous nous rendons bien compte qu'il y a une différence entre les deux.

M. Obadia: Je n'accorde pas la même valeur aux mots et aux notions. Essentiellement, il s'agit de relation bilatérale dans le domaine de l'aviation. Si nous avons une définition qui est trop étroite et fondée sur une formule mathématique précise, nous allons nous enfermer. Je ne veux pas être cynique mais j'ai toujours cru qu'un des outils les plus importants entre les mains d'un pays dans le domaine international était son droit de prendre des décisions arbitraires.

Récemment nous avons constaté que beaucoup de nos partenaires commerciaux avaient recours à des décisions arbitraires. On nous a imposé 15 p. 100 sur le bois d'oeuvre. On ne pouvait pas poser de questions. Si le libellé est trop

[Texte]

on whether this is foreign control. If it is for the good of the country . . . I think what you are suggesting is better than the test of the voting share. Because it is a mathematical test, once somebody meets the test it meets the test. There is no other way out. The office or the Minister or the Governor in Council cannot make any other decision. I think the way it should be written should enable the Minister, the Governor in Council or the office, whoever has the power to do it—and incidentally it could be in clause 102, which describes the powers of the office—to decide, without the absolute tests of mathematics, whether or not we have foreign control.

• 1705

Mr. Angus: Should that leeway be solely the prerogative of the Minister or the Governor in Council, or should there be a mechanism . . . ? Say that we do peg it at 75% ownership, but give the power to adjust it one way or the other. Should there be a public review? If the government is predisposed to saying 50% in a particular case because of their perception of the benefit to Canada, should there be a requirement that the new national transportation agency have public hearings so that the decision is made as a result of a public hearing as opposed to a behind-the-door kind of process?

Mr. Obadia: I think the public hearing is a format. The public hearing is not a text of the law. The public hearing is not a regulation. Whether or not we use the format of a public hearing, the text of the law must empower somebody—the Minister, the Governor in Council, or the office—to decide that such is not Canadian control, and therefore deny the application.

Mr. Angus: I am looking for the case where the government decides, even with the lower percentage of Canadian ownership, that it should be approved. Before that decision is finally taken, should there be an opportunity for yourself, as the owner and operator of a company that may have some strong concerns about it, to be able to go to a hearing and say it should not be allowed, before the decision is taken?

Mr. Obadia: I see what you mean. One way to reach the same result would be to have a set of rules spelled out in law and to have these rules administered by the office by virtue of its powers. It would also be an appeal process whereby the Governor in Council could make a decision to confirm or to reverse the decision made by the office. The way it is now, it is much too strict, much too square.

Mr. Angus: Even with the flexibility that you say is in this . . . [Inaudible—Editor].

Mr. Obadia: Yes.

Mr. Angus: What I am hearing you say is a review process, yes, but not a public review process.

Mr. Obadia: No, as there would then be the question of who decides on the public hearings and what the criteria for the public hearings would be. It could become very cumbersome.

[Traduction]

précis, nous nous interdirons la possibilité de recourir à des décisions arbitraires pour déterminer ce qui est contrôle étranger. S'il y va du bien du pays . . . Je pense que vous proposez autre chose que le critère des actions donnant droit de vote. Si on a recours à une formule mathématique, il suffira à n'importe qui de la respecter. Rien ne pourra être changé. L'office, le ministre ou encore le gouverneur en conseil ne pourront pas modifier leur décision. Je pense qu'on devrait prévoir un libellé qui permettrait au ministre, au gouverneur en conseil ou à l'office—et on pourrait se servir de l'article 102 qui décrit les pouvoirs de l'office—celui donc qui détiendrait le pouvoir aurait la possibilité de décider, sans l'intervention d'une formule mathématique rigide, s'il s'agit oui ou non, d'un contrôle étranger.

M. Angus: Est-ce que cette latitude devrait être la prérogative du ministre ou du gouverneur en conseil, ou devrait-on prévoir un mécanisme . . . ? A supposer que nous fixions à 75 p. 100 la propriété canadienne, on pourrait par ailleurs prévoir des ajustements à la hausse ou à la baisse. Devrait-on prévoir une enquête publique? Si le gouvernement est disposé à accepter 50 p. 100 dans un cas particulier, car il y va de l'intérêt du Canada, devrait-on exiger que la nouvelle agence nationale de transport tienne des audiences publiques avant d'arrêter la décision plutôt que de procéder en sous-main.

M. Obadia: Les audiences publiques sont une possibilité. Elles n'ont toutefois pas force de loi ou de règlement. Qu'on décide ou non d'avoir recours à des audiences publiques, le texte législatif doit conférer les pouvoirs à quelqu'un, le ministre, le gouverneur en conseil ou l'office, pour qu'il décide, en constatant qu'il n'y a pas contrôle canadien, de rejeter la demande.

M. Angus: Je songe ici au cas où le gouvernement déciderait, en présence d'un pourcentage inférieur de propriété canadienne, que la demande doit être approuvée. Avant que cette décision ne soit rendue, devriez-vous vous-même, à titre de propriétaire d'une compagnie très concernée, être en mesure d'être entendu pour vous opposer à cette décision?

M. Obadia: Je comprends ce que vous dites. On pourrait atteindre le même résultat en établissant une gamme de règles prévues dans la loi et c'est l'office qui administrerait ces règles en vertu des pouvoirs qu'il détiendrait. Il y aurait également possibilité d'interjeter appel, et c'est alors que le gouverneur en conseil pourrait décider de confirmer ou de rejeter une décision prise par l'office. Actuellement, les choses sont trop rigoureuses.

M. Angus: Même avec la latitude dont vous parlez, dans ce [Inaudible—Éditeur].

M. Obadia: Oui.

M. Angus: Vous préconisez donc un processus d'examen, mais pas nécessairement public.

M. Obadia: Non, en effet, car on se demanderait qui ordonnerait une audience publique et en vertu de quels critères, ce qui pourrait alourdir le processus. Cela serait

[Text]

It will go against what the law wants to achieve, which is a very fluid environment where it is simple to make things happen.

If we introduce the notion of public hearing, then we have to decide who decides there will be a public hearing, what the parameters would be, or what the conditions or criteria for calling a public hearing would be. There is a danger of making the law more cumbersome than it wants to be.

Mr. Angus: If it is that important to protect the Canadian interest—and I think a process can be designed that is not overbearing. Anyway, just let me leave because we are probably at a difference of opinion now.

The Vice-Chairman: Mr. Angus, you have 90 seconds left. You can talk if you wish and have no answers, or you can address your question to the witness.

Mr. Angus: No, I am finished, Mr. Chairman. Thank you, sir.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Cochrane, please be brief, because you know that you are a Conservative.

Mr. Cochrane: Yes, I know that. I have been saving up all day. I have just a couple of questions, sir.

One of the things we keep hearing—and I think your airline is probably the one they keep saying this is going to happen to—is they talk about deregulation and the effect it is going to have on safety. The opposition keeps running back to the United States and what happened after deregulation there. There were a few major disasters that obviously were unfortunate, but nonetheless were probably—in my mind at least—going to happen; it was not necessarily deregulation or the lack of it that caused them.

• 1710

First of all, who does your maintenance? Do you have your own maintenance crews, or do you contract it?

Mr. Obadia: We do part of it and we contract part of it.

Mr. Cochrane: Okay. Do you contract it to another airline, the part you contract?

Mr. Obadia: No, to organizations specializing in the maintenance of aircraft.

Mr. Cochrane: Are yours stretch DC-8s?

Mr. Obadia: Yes.

Mr. Cochrane: In what Bill C-18 outlines and also in recent activity by the government with regard to the civil aviation tribunal and the extra efforts with regard to the hundred people who are going to be involved in inspection and so on with regard to safety, do you see any difficulties in this particular legislation as far as the Canadian travelling public is concerned and any breakdown or any lowering of barriers or regulations as they relate to safety?

[Translation]

contraire à l'esprit de la loi, qui veut que le milieu soit très ouvert pour permettre le maximum d'activités.

Si on fait intervenir des audiences publiques, il faudra qu'une autorité ordonne qu'elles aient lieu, suivant certains critères ou modalités. Cela alourdirait le processus sans raison.

M. Angus: S'il est à ce point important de protéger l'intérêt canadien, on pourrait songer à une méthode qui ne serait pas aussi compliquée. De toute façon, je m'arrêterai là, car je pense que nous ne sommes plus d'accord.

Le vice-président: Monsieur Angus, vous disposez encore de 90 secondes. Vous pouvez faire des remarques sans attendre de réponse ou encore poser une question.

M. Angus: Non, j'ai terminé, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Cochrane, soyez bref, car vous êtes conservateur.

M. Cochrane: Je le sais. Je me prépare depuis le début de la journée. Je n'ai que quelques questions.

Je pense que votre compagnie est de celles qui ne cessent de dire, ce que nous entendons du reste d'autres sources, c'est que la déréglementation aura des conséquences pour la sécurité. L'opposition ne cesse de rappeler ce qui s'est passé aux États-Unis après la déréglementation. Il y a eu quelques grandes catastrophes qui manifestement étaient déplorables, mais qui, néanmoins, selon moi, étaient inévitables. La déréglementation n'avait sans doute rien à voir.

J'aimerais savoir tout d'abord qui s'occupe de l'entretien de vos appareils? Est-ce que vous avez vos propres équipes ou faites-vous appel à des gens de l'extérieur?

M. Obadia: Nous en faisons une partie et le reste est fait pas des contractuels.

M. Cochrane: Je vois. S'agit-il des équipes d'autres compagnies aériennes?

M. Obadia: Non, ce sont des agences qui se spécialisent dans l'entretien des appareils.

M. Cochrane: Vous n'avez que des DC-8, n'est-ce pas?

M. Obadia: Oui.

M. Cochrane: Étant donné les mesures que le gouvernement a prises récemment à l'égard du tribunal de l'aviation civile et les efforts supplémentaires qui vont signifier que des centaines de personnes vont procéder à l'inspection sécuritaire des appareils, pensez-vous que les passagers canadiens vont faire face à des difficultés à cause des dispositions de ce projet de loi et pensez-vous qu'il y aura relâchement des règlements concernant la sécurité?

[Texte]

Mr. Obadia: No. I do not see any danger with safety. I can give you a few examples of what happened elsewhere and we can make the parallel.

First of all, if you look at 1985, which was the worst year in the history of aviation, if you look at the major accidents, it was Japan Air Lines, it was Delta, it was British Airways; not one single major accident involved a so-called upstart in the States.

Mr. Cochrane: Arrow Air?

Mr. Obadia: Arrow Air was in 1986.

Mr. Cochrane: 1986?

Mr. Obadia: I am sorry, it was the end of 1985. If we look at the majority of accidents that occurred compared to the number of carriers, we see that Arrow Air had been around for about 10 years. It did not happen to any of the new carriers.

If you look at the statistics of fatalities and injuries you will find that the majority of fatalities and injuries occur to small carriers with airplanes weighing 12,500 pounds or less. That was in the Dubin commission. It was raised by Justice Dubin.

Number one, the history of deregulation in the States has not demonstrated—far from it—that deregulation equals a decrease in safety. Number two, there is a business consideration which some people seem to overlook. They say that these are new guys, they cut corners and we should watch out as safety is in danger. That is a very poor assessment. If a major carrier has a bad accident, people will just say it is a bad accident and they will forget about it. If a small carrier has an accident, that is the end of it; nobody will forget and nobody will forgive. They will say “we told you so”.

So I think that this question of safety is a scarecrow, which is brandished by the establishment of carriers and in some cases by a group of employees working with these major carriers who do not want their employers to tell them they need a 40% reduction in salaries because otherwise the employer cannot compete with these new guys. So that is the game being played, and I must say very skillfully, because the PR effort with regard to safety seems to have been somewhat successful, if only because the question is being asked.

Mr. Cochrane: I think we have a role to ask those questions. Some of us went to the States and had a chance... and certainly believe, as you say, that the rash of accidents that occurred in 1985 was not directly related to what happened in the United States. They had a complicating factor, of course, with their PATCO situation and a number of other complications as well as the fact that they have doubled the number of people using the air over a six-year period. If you put twice as many automobiles on the highway, then you are going to see a certain amount of reaction.

The message that seems to be trying to be painted... and you are the perfect example; you keep saying these little airlines are going to cut corners and cut corners and cut corners, so they can make more money and compete and so on. You have obviously no plans to do that, but you do not feel

[Traduction]

M. Obadia: Pas du tout. Je ne pense pas que la sécurité soit menacée. Je puis vous donner l'exemple de ce qui s'est passé ailleurs et mettre cela en parallèle.

Tout d'abord, en 1985, qui est la pire année dans l'histoire de l'aviation, il y a eu de grandes catastrophes, notamment avec des appareils de la *Japan Airlines*, de la Delta et de la *British Airways*. Aucune de ces grosses catastrophes n'a touché les nouvelles compagnies aux États-Unis.

M. Cochrane: Que faites-vous de *Arrow Air*?

M. Obadia: C'était en 1986.

M. Cochrane: Ah bon.

M. Obadia: Excusez-moi, c'était à la fin de 1985. Quand on compare la majorité des accidents et le nombre des transporteurs, on constate que l'accident de la *Arrow Air* est survenu dix ans après la fondation de la compagnie. Aucun des nouveaux transporteurs n'a subi d'accidents.

Les statistiques concernant les morts et les blessés révèlent que la majorité des pertes sont subies par de petits transporteurs qui ont des appareils pesant 12,500 livres ou moins. C'est une constatation de la Commission Dubin. C'est le juge Dubin qui a fait remarquer cela.

Tout d'abord, aux États-Unis, la déréglementation, tant s'en faut, n'a pas signifié un relâchement de la sécurité. Ensuite, il y a le point de vue strictement commercial que beaucoup de gens oublient. On dit que les nouveaux transporteurs rognent et que cela peut porter atteinte à la sécurité. C'est un bien piètre jugement. Si un grand transporteur subit un accident grave, les gens disent que c'est dommage et ils l'oublient. Si c'est un petit transporteur, il est fini. Personne n'oublie et n'est disposé à oublier. On dit: «Nous vous l'avions bien dit».

Je pense que la question de sécurité est un épouvantail qui est brandi par les grands transporteurs et dans certains cas par les employés qui travaillent pour eux et qui ne veulent pas que leurs employeurs leur imposent une réduction salariale de 40 p. 100 sous prétexte qu'il ne peuvent pas concurrencer les nouveaux arrivants. Voilà donc sur quoi on joue et je pense que c'est très habile car tout le battage publicitaire concernant la sécurité a donné des résultats car la question est posée.

M. Cochrane: Je pense qu'il nous appartient de poser ces questions. Certains d'entre nous sommes allés aux États-Unis et avons eu l'occasion... Certains d'entre nous pensent à coup sûr que toute la kyrielle de catastrophes qui s'est produite en 1985 n'était pas due essentiellement à la situation aux États-Unis. L'élément qui complique les choses provient de PATCO et du fait qu'on a doublé le nombre des usagers des voies aériennes en l'espace de six ans. Si vous doublez le nombre des voitures sur les grandes routes, il y aura certainement une réaction.

Le message que l'on essaie de transmettre... vous en êtes le parfait exemple. Vous dites que les petits transporteurs vont rogner incessamment pour augmenter leurs bénéfices et concurrencer les autres. Manifestement vous n'avez pas l'intention de faire cela et vous ne pensez pas que ce projet de

[Text]

that this legislation opens any doors to encourage or to assist a small or a large airline in an attempt to cut its maintenance function so that they can make extra money, or reduce their expenditures at least?

Mr. Obadia: No. I think Transport Canada is very well aware of the increased need for them to control safety, if only not to be told "we told you so". We deal daily with Transport Canada; if anything, I think Transport Canada is going to overdo it precisely to avoid the kind of situation we are talking about. I do not think legislation is going to mean a lower level of safety; it will mean more vigilance from Transport Canada. It will mean doubled efforts on their part, and even overdoing it.

• 1715

Mr. Cochrane: So you are quite confident, as the owner of a small airline, that the public is certainly not going to be put in any jeopardy with regard to safety.

Mr. Obadia: I am absolutely positive about it.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Obadia, on behalf of the committee, I would like to thank you for your brief and your answers to the members. You can be sure that your testimony before the committee will be taken into consideration, and we hope that when Bill C-18 comes through it will help you as it will help all Canadians.

I will now call Transport 2000 Atlantic. Once again, I would impress upon members of the committee to be as brief and concise as possible in their questioning because the hours are rolling along.

Mr. John Howe (Research Associate, Transport 2000 Atlantic): Thank you very much. With me is the National President of Transport 2000 Canada, Mrs. Raymone Cahill.

I would like to present our submission, which will not take any more than 8 or 10 minutes of your time, and we do appreciate this opportunity to appear before the committee and to express the consumer perspective on certain aspects of Bill C-18.

Federal transport policy is often a good barometer of Ottawa's commitment toward resolving the regional economic variations which characterize this country. Unfortunately, the scenario we see unfolding under Bill C-18, in its present form, runs contrary to our organization's central objective which is the promotion of equity and fairness in the consumer market place. Some components of the proposed legislation also leave us uncertain about the future likelihood of balanced and integrated transportation development in Canada.

The opening declaration of Bill C-18 hold much promise, and we are particularly enthusiastic about paragraphs 18(3)(d) and 18(3)(e) which recognize transportation as a key to regional development and call for a more even-handed costing of the competing modes. But Transport 2000 Atlantic

[Translation]

loi va donner le feu vert aux petites comme aux grandes compagnies aériennes qui désormais vont réduire l'entretien pour augmenter les bénéfices ou du moins pour réduire les dépenses?

M. Obadia: Je ne pense pas. Je pense que Transport Canada est parfaitement conscient qu'il faudra intensifier les efforts de contrôle sécuritaire si ce n'est pour empêcher les gens de dire «nous vous l'avions bien dit». Nous avons des contacts quotidiens avec Transport Canada va se montrer très zélé précisément pour éviter le genre de situation que vous avez décrite. Je ne pense pas que le projet de loi signifiera un relâchement de la sécurité. Il signifiera que Transport Canada sera plus vigilant. Cela signifiera un redoublement d'efforts, voire qu'ils fassent preuve de zèle.

M. Cochrane: À titre de propriétaire d'une petite compagnie aérienne, vous êtes assez convaincu que la sécurité du public n'aura pas à en souffrir.

M. Obadia: Absolument.

Le vice-président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Obadia, au nom des membres du comité, nous vous remercions d'avoir présenté votre mémoire et d'avoir répondu à nos questions. Nous allons certainement tenir compte de votre témoignage et nous espérons que, quand le projet de loi C-18 aura été adopté, il vous aidera vous et tous les Canadiens.

J'invite les représentants de Transport 2000 Atlantique à s'avancer. Encore une fois, j'exhorte les membres du Comité à être aussi brefs et concis que possible car il se fait tard.

M. John Howe (associé de recherche, Transport 2000 Atlantique): Merci beaucoup. M^{me} Raymone Cahill, présidente nationale de Transport 2000 Canada m'accompagne.

Nous avons un exposé qui pourrait être lu en 8 ou 10 minutes et nous vous remercions de nous permettre de témoigner devant le Comité pour nous faire porte-parole des consommateurs au sujet de certains aspects du projet de loi C-18.

La politique fédérale en matière de transport est souvent un baromètre utile pour mesurer le sérieux des intentions d'Ottawa quant il s'agit de résoudre les disparités économiques régionales caractéristiques de notre pays. Malheureusement, le scénario que l'on prévoit avec l'adoption du bill C-18, dans son libellé actuel, est contraire à l'objectif fondamental de notre organisation qui est la promotion de l'équité et de la justice sur les marchés de consommation. Certains éléments du projet de loi nous laissent dans l'incertitude quant à la possibilité à l'avenir d'une évolution équilibrée et intégrée dans le domaine des transports au Canada.

La déclaration qui précède le projet de loi C-18 est remplie de promesses et nous sommes particulièrement emballés par les alinéas 18(3)d) et 18(3)e) qui reconnaissent que les transports sont essentiels à l'expansion régionale et demandent que l'on évalue de façon plus rigoureuse les prix de revient des autres

[Texte]

detects a lack of substantiation beyond these wonderous motherhood statements.

We specifically want assurances that regional development and public interest considerations will take precedence over strict cost-recovery criteria in the maintenance of transportation services to economically depressed areas. We also advocate new legislative provisions aimed at securing a basic national rail passenger network and fostering the ownership and operation of vulnerable railway branch lines by low-cost transportation entrepreneurs, co-operatives, or even a provincial or regional authority.

Both amendments would offer a response to the call by Canada's railway corporations for a massive reduction in route system mileage. The need for federal policy action on this front is especially acute in Atlantic Canada where, according to the Canadian National and Canadian Pacific master plans, much of the existing infrastructure is already slated for abandonment. Elimination of the railway potential would in turn cancel an untold number of policy options available to government for improving the region's economic viability over the long term.

For our part, Transport 2000 has maintained a consistent track record on the airline deregulation question, and today we wish to focus on air transportation and the revamped regulatory structure governing air travel.

We participated in the committee's *Freedom to Move* inquiry as well as in the Canadian Transport Commission's hearings into domestic air pricing in 1984 and 1982.

• 1720

Now, on the eve of a new Transportation Act, Atlantic Canadians are confronted with new variables in the air travel marketplace compared to just two or three years ago. There are new corporate players and partnerships, new route structures, and new uncertainty about future levels of service.

The spectacular convolutions which have afflicted the American airline industry in recent years have not gone unnoticed either. People Express, the golden child of deregulation and a model example revered by proponents on this side of the border, is deceased.

Most Canadians will not argue against popular motherhood expressions such as "regulatory reform" and "smarter regulation". Transport 2000 Atlantic is concerned, however, that support will be tempered with the passage of time and growing public awareness about the pitfalls of deregulated air travel. Canadian polling data already show the formation of discrepancies in public opinion support toward airline deregulation on the basis of region and community size.

[Traduction]

modes. Toutefois, Transport 2000 Atlantique remarque qu'il n'y a pas de fondement à part ce genre d'affirmation ronflante.

Nous voulons en particulier qu'on garantisse que l'expansion régionale et des considérations d'intérêt public auront pré-séance sur les critères rigoureux de recouvrement des coûts quand il s'agira de maintenir les services de transport dans les régions économiquement faibles. Nous préconisons de nouvelles dispositions législatives pour garantir que des petites entreprises de transport à bon marché acquièrent et exploitent les lignes secondaires ferroviaires vulnérables et qu'on songe pour cela aussi aux coopératives ou même au gouvernement provincial ou régional.

Dans les deux cas, ces amendements constitueraient une réponse au souhait des sociétés ferroviaires canadiennes qui demandent une réduction d'envergure dans le nombre de milles desservis. Le besoin d'une politique fédérale à cet égard est d'autant plus aigu dans la région de l'Atlantique surtout quand on sait que le CN et le CP envisagent sérieusement dans leur plan de supprimer une grande part de l'infrastructure au sujet de laquelle on a déjà pris une décision. La suppression du service ferroviaire signifierait l'annulation d'un nombre d'options de politique dont le gouvernement dispose pour améliorer la viabilité économique de la région, à long terme.

Quant à nous, Transport 2000 a maintenu une opinion ferme sur la question de la déréglementation et aujourd'hui nous voudrions parler surtout du transport aérien et de la structure de réglementation revue et corrigée en la matière.

Nous avons participé à l'enquête que le Comité a fait après l'apparition du document *Aller sans entraves* et nous avons également assisté aux audiences de la Commission canadienne des transports qui se penchait sur l'établissement des prix nationaux pour le transport aérien en 1984 et 1982.

Aujourd'hui, à la veille de l'adoption d'une nouvelle loi sur les transports, les Canadiens des Maritimes se heurtent à des conditions sur le marché du transport aérien qui ont changé par rapport à il y a deux ou trois ans. De nouveaux acteurs sont entrés sur la scène, de nouvelles associations se sont créées, un nouveau réseau, tous facteurs qui créent une nouvelle incertitude quant à l'avenir des services.

Les remous spectaculaires qui ont affligé l'industrie aérienne américaine depuis quelques années ne sont pas passés inaperçus non plus. *People Express*, l'enfant chéri de la déréglementation et un modèle cité en exemple de ce côté-ci de la frontière, est décédé.

La plupart des Canadiens ne contesteront pas certains truismes, tels que «réforme de la réglementation» et «réglementation mieux avisée». Transport 2000 Atlantique s'inquiète toutefois de voir cette position s'affaiblir avec le temps, à mesure que le public prend conscience des inconvénients de la déréglementation. D'après certains sondages, l'opinion publique était en faveur de la déréglementation aérienne ne serait déjà plus aussi uniforme selon les régions et l'importance des communautés.

[Text]

The recommendations set out in our presentation seek to minimize the potential disruptions and imbalances to the Canadian passenger transportation system caused by the proposed legislation. Our concern and attention is largely directed at the important contingency of consumers who are most susceptible to the downside of transportation deregulation, and specifically I am speaking of Canadians residing in smaller population centres and rural areas who typically have less choice than their metropolitan counterparts in gaining access to inter-city public transportation services.

Transport 2000 Atlantic has the impression that clauses 6 to 66 of Bill C-18 were drafted with the hypothesis that deregulation will burden the National Transportation Agency with the smaller workload than its predecessor, the Canadian Transport Commission. We believe a volatile or unstable airline industry will in fact incite more consumers to articulate their travel-related concerns and needs. Our worry is that consumers may find the new regulatory body, with its diminished profile, resources, and scope, less accessible and receptive compared to the CTC.

Smaller but nevertheless important regional centres across the Atlantic provinces, notably in northern New Brunswick, southwestern Nova Scotia, and western Newfoundland, are served by low-density airline services and are located hundreds of kilometres from Moncton, Halifax, St. John's, or other major airports.

We feel that safeguards should be enacted to guarantee basic service levels to airports such as St. Leonard and Charlo in New Brunswick; Yarmouth, Nova Scotia; and Deer Lake, Newfoundland. We suggest these vulnerable communities receive the status of designated areas in the spirit of clause 67. Vulnerable southern services should be afforded the same licensing protection outlined in subclauses 72(2) and 72(4), and if required, be eligible for special financial assistance administered under section 85.

Transport 2000 Atlantic suggests the criteria for designated-area status include cities which have populations of 25,000 or less and are located over 225 kilometres from the nearest major commercial airport. Edmundston, Campbellton, and Dalhousie in New Brunswick; Yarmouth, Nova Scotia; and Cornerbrook, Newfoundland certainly fall within the parameters of our recommended criteria.

We agree with paragraph 78(a) and the regulatory agency's obligation to evaluate the adequacy of alternative public transportation to and from a community subjected to airline service cutbacks. However, owing to the relative remoteness of many sizeable centres in Atlantic Canada, guaranteed airline frequencies are still essential, in order to meet business and personal emergency travel requirements.

• 1725

A wide selection of deep-discount airfares is currently available in the Atlantic provinces. Advance-booking passengers qualify for reductions of up to 67% and 60% off the

[Translation]

Les recommandations que nous formulons cherchent à minimiser les déséquilibres et les désordres que le projet de loi provoquerait. C'est surtout le sort des consommateurs qui sont le plus susceptibles de souffrir de la déréglementation des transports qui nous intéresse, et je pense aux Canadiens qui vivent dans des petits centres de population et dans les régions rurales qui ont moins de choix que les habitants des villes et pour qui l'accès au service de transport est plus difficile.

Transport 2000 Atlantique a l'impression que les articles 6 à 66 du Bill C-18 ont été rédigés dans l'hypothèse que la déréglementation imposera à l'Office national des transports moins de travail qu'à son prédécesseurs, la Commission canadienne des transports. Nous pensons, nous, qu'une industrie volatile ou instable incitera plus de consommateurs à exprimer leurs préoccupations ou leurs besoins en matière de transport. Nous craignons que les consommateurs ne s'aperçoivent qu'ils ont moins facilement accès au nouvel organisme de réglementation dont les ressources et l'organisation sont moindre que celles dont dispose actuellement la CTC.

Des centres moins peuplés mais pas moins importants des provinces de l'Atlantique, en particulier dans le nord du Nouveau-Brunswick, le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse et l'ouest de Terre-Neuve sont desservies par un réseau à faible densité à des centaines de kilomètres de Moncton, Halifax, St-John, ou les autres aéroports principaux.

Nous pensons que des sauve-garde doivent être mises en place pour garantir les services de base dans les aéroports comme St-Léonard et Charlo au Nouveau-Brunswick, Yarmouth en Nouvelle-Écosse et, Deer Lake à Terre-Neuve. Ces communautés vulnérables devraient être désignées dans l'esprit de l'article 67. Les services tout aussi vulnérables de la région sud devraient être protégés au terme des dispositions des paragraphes 72(2) et 72(4) grâce à un système de licence; ils devraient avoir accès également, le cas échéant, à l'aide financière spéciale prévue par l'article 85.

Transport 2000 Atlantique pense que les critères qui déterminent les régions désignées doivent englober les villes de 25,000 habitants ou moins qui sont situées à plus de 225 kilomètres d'un aéroport commercial majeur. Edmundston, Campbellton, et Dalhousie au Nouveau-Brunswick, Yarmouth en Nouvelle-Écosse et, Cornerbrook à Terre-Neuve entreraient ainsi dans la catégorie désignée.

Nous sommes d'accord avec le paragraphe 78a) et l'obligation pour l'organisme de réglementation d'évaluer l'utilité d'autres modes de transport à destination et en provenance d'une communauté où les services aériens subissent des coupures. Toutefois, à cause de l'éloignement relatif de beaucoup de centres des provinces maritimes, il est essentiel de continuer à garantir la fréquence des liaisons pour faire face aux besoins commerciaux et aux déplacements d'urgence.

Les provinces Maritimes peuvent actuellement profiter d'importants tarifs d'escompte sur le prix des billets. Les passagers qui retiennent leur place d'avance peuvent obtenir

[Texte]

economy class fare on Air Canada and Canadian Pacific Airlines. Air Bras d'Or, a regional carrier based in Sydney, Nova Scotia, offers a special one-way fare of \$18 between Halifax and Saint John for senior citizens. The comparable busfare with the senior's discount is \$24.

It is worthwhile noting that Air Bras d'Or owes its existence to a \$2.6 million forgivable federal loan, which allowed the carrier to purchase its two Twin Otter aircraft and construct maintenance and administrative facilities in Sydney.

Air Atlantic, a subsidiary of Canadian Pacific, offers daily service with 24-hour advance reservations between Halifax and Fredericton for just \$49. Air Bras d'Or advertises a \$42 student fare over the same route. Comparable bus and rail fares are \$39 and \$40, respectively.

Last year Halifax to Fredericton express bus services, jointly operated by Acadian Lines and SMT, Limited were discontinued because of poor passenger volumes.

Fare wars in the sky can seriously erode the bus market share. When lucrative express and mainline routes are threatened by airline competition, the bus carriers' ability to cross-subsidize essential rural services is undermined.

Transport 2000 Atlantic wishes to remind the committee of the ongoing decline of inter-city, surface public transportation in North America. Greyhound's parent company sold its intercity bus division in 1986. The carrier's ridership fell from 64 million in the 1960s to 34 million in 1984. Trailways, the second-largest inter-city bus operator, recently announced it will withdraw services from 11 states. Voyageur's passenger traffic dropped from 5 million to 2.8 million passengers in the past 10 years. Acadian Lines and SMT Limited both reported a 10% decline in 1986. After a 22% increase between 1976 and 1984, VIA Rail's ridership has levelled off in the two years since the progressional introduction of airline deregulation in Canada.

Transport 2000 Atlantic suggests that section 80 of Bill C-18 be amended to provide for the mandatory review and approval of all deep-discount airfare applications which seek reductions of 50% or more off the regular economy rate.

This review procedure would help protect bus and rail routes serving many small cities and towns not accessible by air, including Bathurst, New Brunswick; New Glasgow, Nova Scotia; Summerside, Prince Edward Island; and Grand Falls, Newfoundland. It would embody the intent of paragraph 78(a) which considers the importance of surface links in the overall passenger transportation network. Finally, it would help ensure that business and other short-notice air travellers do not bear an unreasonably high proportion of the costs of airline operations.

[Traduction]

des réductions qui vont jusqu'à 67 et 60 p. 100 du tarif économique sur Air Canada et Canadien Pacifique. Air Bras d'Or, un transporteur régional de Sydney, Nouvelle-Écosse, offre un aller simple spécial de 18\$ entre Halifax et Saint-Jean pour les citoyens de l'âge d'or. En autobus, escompte compris, il leur en coûte 24\$.

Il est intéressant de noter qu'Air Bras d'Or doit son existence à un prêt fédéral rémissible qui a permis aux transporteurs d'acheter deux appareils *Twin Otter* et de construire à Sydney des bâtiments pour l'entretien et les services administratifs.

Air Atlantique, une filiale de Canadien Pacifique, offre un service quotidien avec réservations 24 heures d'avance entre Halifax et Frédéricion pour 49\$. Sur la même ligne, Air Bras d'Or offre aux étudiants un tarif de 42\$. Pour effectuer le même trajet, il en coûte 39\$ et 40\$ en autobus et en chemin de fer respectivement.

L'année dernière la ligne d'autobus express Halifax-Frédéricion qui est exploitée par *Acadian Lines and SMT Limited* a cessé ses opérations à cause du manque de passagers.

La guerre des tarifs dans le ciel peut porter atteinte au marché des autobus. Lorsque les trajets d'autobus les plus lucratifs, les grandes lignes et les services express, sont menacés par la concurrence des compagnies aériennes, les compagnies d'autobus ne peuvent plus subventionner leurs lignes rurales qui sont essentielles.

Transport 2000 Atlantique rappelle au Comité que les transports publics inter-villes de surface en Amérique du Nord sont sur le déclin. La compagnie mère de Greyhound a vendu sa division inter-villes en 1986. Les voyageurs de cette compagnie étaient passés de 64 millions pendant les années 1960 à 34 millions en 1984. *Trailways*, la deuxième compagnie inter-villes en importance a annoncé récemment qu'elle cessait le service dans 11 états. Le trafic des passagers de Voyageur est passé de 5 millions à 2.8 millions depuis 10 ans. *Acadian Lines and SMT Limited*, ont toutes deux annoncé un déclin de 10 p. 100 en 1986. Après une augmentation de 22 p. 100 entre 1976 et 1984, la clientèle de Via s'est stabilisée depuis la déréglementation progressive des compagnies aériennes au Canada.

Transport 2000 Atlantique pense que l'article 80 du Bill C-18 doit être modifié et que les compagnies aériennes soient obligées d'obtenir l'approbation de tous les escomptes de 50 p. 100 ou plus sur les tarifs économiques réguliers.

Cette révision nous permettrait de protéger les compagnies d'autobus et les compagnies de chemins de fer qui desservent beaucoup de petites villes qui n'ont pas accès au réseau aérien, dont Bathurst, au Nouveau-Brunswick, New Glasgow, en Nouvelle-Écosse, Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard et Grand Falls, à Terre-Neuve. Cela respecterait l'esprit du paragraphe 78(a) qui réaffirme l'importance des liaisons de surface pour l'ensemble du réseau de transport des passagers. Enfin, cela permettrait aux entreprises et aux autres voyageurs qui ne peuvent prévoir leur déplacement d'avance de ne plus

[Text]

Transport 2000 Atlantic believes that public necessity and convenience warrants consideration along with fit, able, and willing criteria in instances where excessive airline competition creates unstable marketplace conditions.

Consider the cases of Charlottetown and Yarmouth. Air Atlantic, Air Canada, and Air Nova together offer three flights every weekday from Yarmouth to Halifax. The three flights depart Yarmouth within a narrow three-hour time span between 12.45 p.m. and 3.45 p.m. Last year only a single daily flight was available. Low passenger volumes leave the Yarmouth community uncertain about the prolonged viability of the current upgraded schedule. Charlottetown is served by 14 weekday flights. Most industry observers agree this represents an over-capacity of air service for a city of about 25,000. In 1986 SMT Limited cancelled its weekday bus service between Charlottetown and the mainland due to poor ridership.

• 1730

VIA Rail's bus connection to Moncton survives as the only daily public transportation alternative to the mainland. The current excess of airline seats has prompted VIA to contemplate reducing its off-island bus frequencies by 50%. Other municipalities in the province, notably Summerside, are not linked by commercial airlines and depend exclusively on the vulnerable bus service for their inter-city travel needs.

Furthermore, excess capacity is a financial drain on two of the new regional carriers, Air Atlantic and Air Nova. But under the competitive environment, neither can afford to retreat and concede their marketplace position. Some measure of intervention in entry licensing by the regulatory agency may be appropriate in the cases of Charlottetown and Yarmouth.

Transport 2000 Atlantic suggests a predetermined assignment of maximum airline frequencies applied under subsection 72(2) and subsection 72(4) could alleviate wasteful competition and produce a more stable marketplace for airline passengers, and in the case of Prince Edward Island, for bus riders too.

Marketplace forces have a relatively weak impact on the provision of airline services in Atlantic Canada. Truly independent schedule air carriers are virtually non-existent in the three Maritime provinces. The new carriers which have emerged on the regional scene in the last year all have substantial financial backing. Air Atlantic is affiliated with Canadian Pacific, Air Bras d'Or is backed by federal funding, Air Nova is part of the Air Canada family, and Bar Harbour Airlines is an Eastern Airlines affiliate.

Given the scarcity of replacement carriers, we view the 60-day limit for discontinuance as stipulated by clause 76 as being too short. The time period is insufficient for allowing another

[Translation]

assumer une proportion déraisonnable des coûts des transports aériens.

Transport 2000 Atlantique pense que la nécessité publique et des considérations pratiques justifient l'adoption de critères logiques lorsqu'une concurrence excessive des compagnies aériennes déstabilise le marché.

Prenez les cas de Charlottetown et Yarmouth. Air Atlantique, Air Canada et Air Nova offrent à eux trois trois vols par jour entre Yarmouth et Halifax. Trois vols partent de Yarmouth en l'espace de trois heures, entre 12h45 et 15h45. L'année dernière, il n'y avait qu'un seul vol par jour. Le manque de passagers fait penser aux gens de Yarmouth que ce nouvel horaire ne pourra pas être maintenu. Charlottetown est desservie par 14 vols pendant les jours de semaine. Les observateurs de l'industrie reconnaissent que c'est une surcapacité aérienne pour une ville d'environ 25,000 habitants. En 1986, *SMT Limited* a annulé son service d'autobus pendant les jours de semaine entre Charlottetown et le continent, faute de clientèle.

La seule liaison par bus avec le continent qui reste aujourd'hui, c'est la ligne de VIA à destination de Moncton. La multiplication des sièges d'avion a poussé VIA à envisager de diminuer de moitié la fréquence de ces autobus à des destinations extérieures. D'autres municipalités de la province, en particulier Summerside, n'ont pas de lignes aériennes commerciales et dépendent exclusivement du service d'autobus inter-ville qui est particulièrement vulnérable.

De plus, cette capacité excessive est un fardeau pour deux nouveaux transporteurs régionaux, Air Atlantique et Air Nova. Mais dans un environnement concurrentiel, ni l'une ni l'autre ne peuvent se permettre de faire marche arrière et d'abandonner la position qu'elles occupent sur le marché. Dans des cas comme Charlottetown et Yarmouth, l'organisme de réglementation serait peut-être justifié d'intervenir en imposant des licences aux nouveaux venus sur le marché.

Transport 2000 Atlantique pense qu'en imposant des fréquences aériennes maximum en vertu du paragraphe 72(2) et du paragraphe 72(4), on pourrait mettre fin à cette concurrence excessive et stabiliser le marché des passagers aériens et, dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, celui des passagers d'autobus également.

Les forces du marché ont un effet relativement faible sur l'organisation des services aériens dans les provinces maritimes. Dans les trois provinces maritimes, il n'existe pratiquement pas de transporteurs aériens qui puissent fixer librement leurs horaires. Les nouveaux transporteurs qui sont arrivés sur la scène régionale depuis un an ont tous un soutien financier important. Air Atlantique est affiliée à Canadien Pacifique et Air Bras d'Or est financée par le gouvernement fédéral tandis qu'Air Nova appartient à la famille d'Air Canada enfin, Bar Harbour Airlines est un affilié de Eastern Airlines.

Étant donné le manque de transporteurs de remplacement, nous pensons que le préavis d'abandon de services de 60 jours prévu par l'article 76 est trop court. Ce préavis est insuffisant

[Texte]

carrier to analyse the market, arrange for financing, allocate aircraft and organize ground facilities. Transport 2000 Atlantic suggests a period of 180 days, with extensions applied in circumstances involving low-density monopoly routes.

In situations where a replacement carrier fails to come forward, the federal government should be prepared to invoke the special provisions for financial assistance under clause 85. The longer exit period may also discourage imprudent and disruptive service experimentation in the better-established low-density markets.

The proposed mechanism for issuing financial assistance to selected air services is outlined in clause 85. It entails the intervention of the Minister of Transport and Cabinet, which in our assessment seems an unduly politicized procedure. We would prefer a more independent format to judge the merits of individual cases, toward the sense that clause 85 could follow the example previously set by the CTC's Air Transport Committee, whereby objective public necessity and convenience criteria are prime considerations in licence applications.

In conclusion, I would like to summarize the recommendations set forth by Transport 2000 Atlantic today pertaining to Bill C-18.

1. Regional development considerations should be placed ahead of strict cost-recovery criteria when the two forces come into conflict.
2. Southern but nevertheless remote regions of Canada with low population densities should be eligible for special-area designation.
3. Careful consideration should be given to the impact of airline deregulation, and especially deep-discount air fares on surface public transportation.
4. Licensing provisions should pay attention to potential over-capacity on low-density routes to avoid wasteful competition and service instability.
5. Exit provisions should be reassessed and the time limit extended on low-density routes.
6. When financial assistance is contemplated, a politically autonomous assessment procedure should be deployed.

• 1735

I hope these comments have been helpful to the committee. We thank you very much for an opportunity to be heard and we look forward to an occasion in the near future when we can comment on the National Rail Passenger Act.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Howe. You said your overview would be between eight and ten minutes. It took more time. Unfortunately, the more time you take giving your brief, the less time you have to answer questions. When they ask questions, I would ask members to limit it a bit.

[Traduction]

pour permettre à un autre transporteur d'analyser le marché, d'obtenir des fonds, de retenir des appareils et d'organiser les services au sol. Transport 2000 Atlantique pense qu'une période de 180 jours, avec possibilité de prolongation dans le cas des trajets à faible densité qui ont constitué un monopole, se justifie.

Lorsqu'un transporteur de remplacement ne se présente pas, le gouvernement fédéral devrait invoquer les dispositions spéciales d'aide financière prévue par l'article 85. En prolongeant la période de prolongation, on découragera peut-être aussi les compagnies aériennes de faire des expériences qui désorganisent les services dans les marchés à faible densité bien établis.

Le mécanisme proposé pour accorder de l'aide financière à certains services aériens figure à l'article 85. Cela comprend l'intervention du Ministre des transports et du Cabinet, une procédure qui nous semble exagérément politisée. Nous préférons un système plus indépendant qui permette de juger des mérites des cas individuels; de cette façon, l'article 85 pourrait suivre l'exemple déjà donné par le Comité des transports aériens de la CTC dont les principaux critères pour accorder des licences étaient la nécessité publique et les considérations pratiques.

En conclusion, je veux résumer les recommandations de Transport 2000 Atlantique au sujet du Bill C-18.

1. Les considérations de développement régional devraient prendre le pas sur les critères de recouvrement des coûts strictes lorsque les deux secteurs entrent en conflit.
2. Les régions septentrionales et isolées du Canada, régions à faible densité, devraient avoir droit à la désignation spéciale.
3. On devrait étudier très sérieusement les effets de la déréglementation aérienne, et en particulier des tarifs très réduits des billets d'avion sur les transports publics de surface.
4. Les dispositions relatives aux licences devraient tenir compte du potentiel de surcapacité dans les trajets à faible densité pour éviter les concurrences inutiles et la destabilisation des services.
5. Les dispositions relatives à l'abandon de services devraient être repensées et le préavis devrait être plus long dans le cas des lignes à faible densité.
6. Dans les cas d'aide financière, une évaluation autonome non politique devrait être effectuée.

J'espère que ces observations sauront être utiles au Comité. Nous vous remercions beaucoup d'avoir accepté de nous entendre et nous espérons vous revoir d'ici peu pour commenter le projet de loi sur le transport par rail des voyageurs.

Le vice-président: Merci, monsieur Howe. Vous avez dit que votre exposé allait durer de huit à dix minutes, il a été plus long. Malheureusement, plus vous consacrez de temps à votre exposé, moins il vous reste de temps pour répondre aux

[Text]

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you Mr. Chairman. I would like to compliment Transport 2000 Atlantic for their presentation. Mr. Howe, I appreciate your suggestions.

Am I right to assume Bill C-18, because it is silent in relation to bus services . . . We do not have any clear commitment on the part of the government that they will go ahead with VIA Rail legislation. We do not know where it is. It has been pulled out and become sort of an unknown quantity for the time being. Do you not think there is a major flaw—to deal with deregulations in the field of transport without knowing what is going to happen? When the other shoe is going to fall in relation to bus services and VIA Rail future . . .

Mr. Howe: This is something we have maintained for a good number of years now. The air industry is very dynamic. There is even quite a bit of uncertainty about what service and fare levels will be like in the next five to ten years. It is difficult for analysts to pin this down because of all the uncertainty.

We can be sure that while changes are taking place in the airline industry, the other modes of transportation cannot afford to stand still. In effect, to stand still would be to die. The reform that is taking place in the airline industry comes at a time when bus and rail are confronted with declining market shares nation wide. If the federal government intends to address the plight of the other modes, it should be brought in in the form of an integrated overview of the matter.

Mr. Ouellet: It is one thing to deal with the transportation of goods. While the government is moving ahead with deregulation in the field of airline industries, to have nothing for the movement of passengers with modes other than airplanes, it is certainly a cumbersome approach, is it not?

Mr. Howe: It is an approach which in the longer term could prove costly if any backtracking needs to be done. Many of the uncertainties which face the surface modes, primarily the bus mode, would be resolved if the government's position on Via Rail was clearly stated. It would be an asset in the longer-range planning decisions these other carriers have to make.

• 1740

Mr. Ouellet: I notice at the the bottom of the first page of your presentation you say that particularly for Atlantic Canada, according to the CN and CP master plan, much of the existing infrastructure is already slated for abandonment. This is troublesome. I think you are right to point this out to us because indeed both CN and CP when they appeared before us indicated that a major portion of their operation is due for abandonment.

Do you believe we should have in this legislation a clause putting an obligation on the government to assess the need of VIA Rail or of other train companies to develop and use these

[Translation]

questions. Je vais donc demander aux députés de se limiter un peu.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je tiens à féliciter Transport 2000 Atlantique pour cet exposé. Monsieur Howe, j'apprécie vos suggestions.

Est-ce que je me trompe quand je pense que le Bill C-18, à cause de son silence sur les services d'autobus . . . Le gouvernement ne s'engage absolument pas à déposer un projet de loi sur VIA. Nous ne savons pas où en sont les choses. Le projet a été retiré, et pour l'instant, c'est une quantité inconnue. Ne voyez-vous pas là une lacune importante, nous discutons de la déréglementation dans le domaine des transports sans savoir ce que ce projet est devenu? Lorsque l'autre soulier finira par tomber, et je parle des autobus et de VIA . . .

M. Howe: C'est une chose que nous répétons depuis de nombreuses années. L'industrie aérienne est très dynamique, et l'avenir de ses services et de ses tarifs d'ici cinq à dix ans est loin d'être certain. Toute cette incertitude empêche les analystes de cerner le problème.

Mais pendant que tous ces changements se produisent dans l'industrie aérienne, les autres modes de transport ne peuvent pas rester en suspens. En fait, cela reviendrait à signer leur propre arrêt de mort. Les réformes actuelles de l'industrie aérienne coïncident avec un déclin de la clientèle des services d'autobus et de chemins de fer. Si le gouvernement fédéral a l'intention de s'intéresser au sort des autres modes de transport, il aurait tout intérêt à étudier toute la situation de façon intégrée.

M. Ouellet: C'est une chose que de s'occuper du transport des marchandises; n'est-il pas étrange que le gouvernement dérègle les industries aériennes sans s'occuper en même temps des voyageurs dans les autres modes de transport?

M. Howe: C'est une démarche qui pourrait fort bien être coûteuse un jour si on s'aperçoit qu'il faut faire marche arrière. Beaucoup d'incertitudes qui entourent les transports de surface, en particulier les transports par autobus seraient dissipées si le gouvernement annonçait clairement sa position quant à VIA. Ce serait un élément très positif pour les décisions de planification à long terme que les autres transporteurs doivent prendre.

M. Ouellet: Je désire relever, au bas de la première page de votre exposé, que le plan cadre CN et CP prévoit la fermeture d'une grande partie de l'infrastructure ferroviaire actuelle, particulièrement dans la région atlantique. C'est inquiétant. Je pense que vous avez raison d'attirer notre attention là-dessus, car, lorsque les deux compagnies ont comparu à notre comité, elles ont effectivement indiqué leur intention d'abandonner une grande partie de leurs voies.

Pensez-vous que nous devrions inscrire dans ce projet de loi une disposition contraignant le gouvernement à évaluer le besoin que peuvent avoir Via Rail ou d'autres compagnies

[Texte]

infrastructures? They have been costly. They could be abandoned. In other words, do we think we should impose on the government the necessity to quickly evaluate upon abandonment the need for mid terms and long terms, and maybe move in and assign to VIA Rail some of these routes, some of these infrastructures for passenger service, or to retain it for shippers? They could get together and have their own little train companies for their own service in some areas of the country.

Mr. Howe: There is a very strong need to look at all of the options. If the decision-making process is based on the immediate or short-term concerns of the big railway corporations, in all likelihood this infrastructure will disappear.

I believe if the federal government is not going to take steps to secure what infrastructure we have in railway transportation, I believe the provinces will ultimately step in and do so.

I can point to case situations in the United States where Washington has withdrawn its responsibilities and obligations to preserve the railway infrastructure and a good number of states took it upon themselves to protect this infrastructure, in order to ensure ongoing and future services to industry and to shippers.

I believe in this country a couple of provinces in particular are taking preliminary steps to conduct studies and other investigations to determine just exactly what that basic rail network should be.

Mr. Ouellet: Some of the witnesses who have appeared before us, basically representing the shippers' industry, have indicated they are very much concerned about the composition of the new agencies. They would like to make sure they are properly represented on the agencies. Do you indeed think consumers should be represented, and would you recommend we amend the act to make sure that among the nine members of the agencies there is at least one consumer representative?

Mr. Howe: Yes, we would be receptive to that suggestion, Mr. Ouellet.

Going beyond the regulatory agency itself, this organization is on record for recommending that Canada's transportation Crown corporations have, on their board of directors, consumer representation. By doing so, Canada would not be setting a precedent. There are case examples in Europe where state-owned transportation companies indeed do have consumer representation on their boards of directors.

Mr. Ouellet: Your document talks a lot about clause 85 which deals with financial assistance to selected air services. I think your recommendation that the new agency be charged to evaluate this in a non-partisan approach is a very good one. The feeling is that the political process will be exposed to a lot of pressures from lobby groups which favour vested interests, and if it is an agency that is at arm's length and has some autonomy, it could be much better.

[Traduction]

ferroviaires de cette infrastructure? Elle a été coûteuse à mettre en place et elle risque aujourd'hui d'être retirée du service. Autrement dit, pensez-vous qu'il faudrait imposer au gouvernement l'obligation d'évaluer rapidement les besoins à moyen et à long termes en cas d'abandon de ces voies, afin, peut-être, de les attribuer à Via Rail pour son service voyageurs, ou encore à des expéditeurs qui pourraient se regrouper et exploiter leur propre petite compagnie ferroviaire dans certaines régions du pays.

M. Howe: Il faut absolument passer en revue toutes les options. Si les décisions se fondent uniquement sur l'intérêt immédiat des grandes sociétés ferroviaires, cette infrastructure disparaîtra très probablement.

Je crois que si le gouvernement fédéral ne fait rien pour préserver l'infrastructure ferroviaire que nous possédons aujourd'hui, les provinces finiront par intervenir et prendre le relais.

Je peux vous citer plusieurs cas, aux États-Unis, où Washington a abdiqué ses responsabilités et ses obligations à l'égard de l'infrastructure ferroviaire et où des États sont intervenus pour la préserver, de manière à ce que l'industrie et les expéditeurs puissent continuer à l'avenir à bénéficier de ces services.

Je crois savoir qu'un certain nombre de provinces ont déjà entrepris des études et d'autres enquêtes, afin de déterminer précisément quelle infrastructure ferroviaire minimale est nécessaire.

M. Ouellet: Certains des témoins qui ont comparu ici et qui représentaient essentiellement les expéditeurs, se sont dits très préoccupés de la composition des nouveaux organismes. Les expéditeurs tiennent à être bien représentés au sein de ces organismes. Pensez-vous que les consommateurs devraient l'être également et recommanderiez-vous un amendement disposant que, sur les neuf membres de ces organismes, un au moins représente les consommateurs?

M. Howe: Oui, cela nous paraît une bonne idée, monsieur Ouellet.

Nous allons encore plus loin, nous avons déjà préconisé que les conseils d'administration des sociétés de transport public du Canada comportent des représentants des usagers. Le Canada ne serait pas le premier pays à le faire, cela existe déjà dans certains pays d'Europe.

M. Ouellet: Vous faites une grande place dans votre mémoire à l'article 85, qui traite de l'aide financière attribuée à certains services de transport aérien. Vous préconisez que le nouvel organisme soit chargé d'évaluer cet aspect de façon non partisane, et cela me paraît une excellente idée. En effet, le gouvernement sera influencé par toutes sortes de groupes de pression, qui défendent des intérêts acquis, et il vaudrait beaucoup mieux que cette analyse soit effectuée par un organisme jouissant de quelque autonomie et impartialité.

[Text]

[Translation]

• 1745

I know that the current government does not seem to believe very much in Crown corporations, but by and large these major Crown corporations, such as CN and Air Canada, have served a purpose and have been very helpful in assuring proper development of a transport system in every region of the country. If there is to be some financial assistance for a service which is judged to be essential in certain remote areas under clause 85, do you not think that it should be up to the government to direct its Crown corporations to assure this service, rather than to give subsidies to some private companies which might be friends of the Minister's or of the government?

The Vice-Chairman: If I could interject for a moment, avant la réponse de M. Howe, je pourrais répondre pour le gouvernement. Vous avez beaucoup plus d'expérience que moi dans ce domaine.

Mr. Ouellet: We never recommended this.

Le vice-président: Ce n'est pas le rôle du gouvernement de prendre les taxes des contribuables pour faire de la concurrence avec les entreprises privées. Je pense que c'est ce qu'on fait avec la privatisation. On le voit avec Québécair, au Québec et avec d'autres corporations de la Couronne. Nos contribuables veulent se concurrencer entre eux et non avec les corporations du Canada.

Mr. Ouellet: I have no objection if you want to become a witness, but I would be more interested in listening to the witness who is here.

The Vice-Chairman: Well, I guess we have to go with your politics versus our politics.

Mr. Howe.

Mr. Howe: We do not necessarily believe that a Crown corporation can provide a public service obligation more effectively than a private sector firm which is contracted to do so. I think there are many examples available which illustrate that private sector firms can be entrusted to perform these functions if given the appropriate funding and direction from government.

Mr. Ouellet: What if there are not any?

Mr. Howe: Do you mean if there is no direction from government?

Mr. Ouellet: No, if there are no private enterprise firms that wants to take this risk.

Mr. Howe: If no private enterprise firms came forward and the government determined that a service had to be fulfilled, then they would have to step in and provide that service.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: First of all, I want to thank Transport 2000 Atlantic for their excellent overview in terms of the issues of Atlantic Canada. I take it that the national body will be appearing separately to deal with other matters. Is that correct?

Je sais que le gouvernement actuel n'est pas très favorable aux sociétés d'État, mais dans l'ensemble, les sociétés publiques telles que CN et Air Canada ont joué leur rôle et ont largement contribué à la mise en place d'un système de transport correct dans toutes les régions du pays. S'il faut subventionner un service que l'on juge essentiel dans certaines régions isolées, en vertu de l'article 85, ne pensez-vous pas que le gouvernement devrait ordonner aux sociétés d'État d'assurer ce service, au lieu de verser des subventions à des entreprises privées qui pourraient bien appartenir à des amis du ministre ou du gouvernement?

Le vice-président: Si je puis vous interrompre un instant, before giving the floor to Mr. Howe, I would like to answer for the government. You have much more experience than I do in this regard.

M. Ouellet: Nous n'avons jamais recommandé cela.

The Vice-Chairman: It is not the government's role to take the taxpayers money in order to compete with private business. This is why we are privatizing. We have seen it with Quebec Air in Quebec and with other Crown corporations. Our taxpayers want to compete between themselves and not with state-owned corporations.

M. Ouellet: Je n'ai pas d'objection à ce que vous comparaisiez comme témoin, mais je suis davantage intéressé à entendre l'opinion de ce témoin-ci.

Le vice-président: Eh bien, je suppose que ce sont deux options politiques entre lesquelles il faut choisir.

Monsieur Howe.

M. Howe: Nous ne pensons pas qu'une société d'État fournisse nécessairement un meilleur service public qu'une entreprise privée qui serait chargée par contrat de le faire. Je pense que l'on peut trouver maints exemples montrant que ces fonctions peuvent être assumées de façon satisfaisante par les entreprises privées, à condition qu'on leur donne des instructions et des moyens appropriés.

M. Ouellet: Et s'il n'y en a pas?

M. Howe: Si le gouvernement ne joue pas son rôle, voulez-vous dire?

M. Ouellet: Non, s'il n'y a pas d'entreprises privées qui veulent assumer ce risque.

M. Howe: S'il n'y a pas d'entreprises privées qui veulent fournir un service que le gouvernement estime nécessaire, il faudra alors qu'il intervienne et le fournisse lui-même.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Je veux tout d'abord féliciter Transport 2000 de cette excellente étude des problèmes de la région atlantique. Je suppose que l'organisation nationale comparaitra séparément pour traiter des autres questions. En est-il bien ainsi?

[*Texte*]

Mr. Howe: That is correct.

Mr. Angus: One of the things you deal with in your brief is the question of where that dividing line is going to be. As you are aware, the existence of the dividing line came out of the *Freedom to Move* hearings, our tour through the western Arctic and the recognition by all members of this committee and the government of the sensitivity of some of our regions.

• 1750

In discussions with the Minister of Transport before this committee, at the start of the bill, I questioned him with regard to the fact that it was a line that divided north-south. I think he seemed to indicate that if we can provide him with the appropriate justification, he would be willing to consider something other than a north-south breakdown. You have in fact suggested some communities that should be outside of the deregulated area. Is there a line you can draw in terms of Atlantic Canada, a line running north and south as opposed to east and west, that would include within regulation those centres you deem can withstand the kind of competition seen under this legislation—and we are talking only about the air side here—and those communities that do need protection?

Mr. Howe: To be honest, Mr. Angus, it would be difficult to delineate a geographical line, or a line on the basis of geography. We have suggested that the criteria be formulated with consideration to distance and population size, as well as the availability of alternate modes of public transportation.

In the case of Atlantic Canada, one does not have to go too far outside Halifax and southern New Brunswick to come across a host of communities that might fall in this special category.

Mr. Angus: You are not saying that all of Atlantic Canada should be exempted from this bill.

Mr. Howe: No, not at all. No.

Mr. Angus: Okay. Thank you.

The second area is that, as you know, this bill has retained public convenience and necessity for testing bus operations. Do you believe that should continue to apply to the other transportation modes as well—public necessity and convenience?

Mr. Howe: Yes, we do, especially, as we had mentioned in the brief, in cases where high-density routes do not exist, and they are prevalent throughout Canada.

Mr. Angus: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you Mr. Angus, and thank you for your conservatism.

[*Traduction*]

M. Howe: Oui.

M. Angus: L'un des points dont vous traitez dans votre mémoire est la question de savoir où situer la ligne de séparation. Ainsi que vous le savez, l'idée de cette séparation a émergé de nos audiences sur «Aller sans entraves», la tournée que nous avons effectuée dans l'arctique occidentale. Elle concrétise la prise de conscience, de la part de tous les membres du Comité et du gouvernement, de la vulnérabilité de certaines régions.

Lors de la première comparution du ministre des Transports devant le Comité après le dépôt du projet de loi, je lui ai demandé pourquoi la ligne devait absolument être une ligne est-ouest. Dans sa réponse, il m'a semblé dire que si nous pouvions lui apporter une justification adéquate, il serait disposé à envisager une démarcation autre que entre une région nord et une région sud. Vous avez justement suggéré quelques noms de localités qui devraient être situées en dehors de la zone déréglementée. Pourriez-vous proposer une ligne de démarcation dans la région atlantique, une ligne nord-sud plutôt qu'est-ouest et qui engloberait dans la zone restant réglementée à la fois les agglomérations qui peuvent, à votre avis, vivre sous le régime de la concurrence instaurée par ce projet de loi—et je veux parler ici uniquement du transport aérien—et les agglomérations qui ont besoin d'y être soustraites?

M. Howe: Pour vous répondre franchement, monsieur Angus, il me paraît difficile de tracer une ligne continue, une ligne uniquement géographique. Nous avons dit que les critères retenus devraient englober la distance, la taille de la population ainsi que l'existence d'autres services de transport public.

Dans le cas de la région atlantique, il n'est pas besoin d'aller chercher loin en dehors de Halifax et du sud du Nouveau-Brunswick pour trouver une foule de localités qui s'inscriraient dans cette catégorie spéciale.

M. Angus: Vous ne demandez pas du tout que la région atlantique soit soustraite à ce projet de loi.

M. Howe: Non, pas du tout. Non.

M. Angus: D'accord. Je vous remercie.

Ma deuxième question intéresse le fait que, comme vous le savez, ce projet de loi conserve le critère de la nécessité et de la commodité publiques dans le cas du transport par autobus. Pensez-vous qu'il faudrait continuer à appliquer ce critère également aux autres modes de transport—le critère de la nécessité et de la commodité publiques?

M. Howe: Oui, surtout dans le cas de localités qui ne sont pas desservies par des services à forte densité, ainsi que nous le disons dans notre mémoire, ces localités sont très nombreuses partout au Canada.

M. Angus: Je vous remercie. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Angus, et je vous félicite également de votre conservatisme.

[Text]

Mr. Angus: Oh, gee, you sure know how to hurt a guy!

The Vice-Chairman: Mr. Cochrane, I would hope that you would be as brief as Mr. Angus has been. Go ahead, Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you. I agree with some things you say, but there are a lot I do not agree with. I guess your philosophy and mine must be very different, and I represent an area in Atlantic Canada that is as suffering as much as any one and anywhere. It is an urban area and therefore has a little different series of problems. We had to fight to get the transportation being a key to regional development aspect included in the legislation. There was nothing in there before, at all, about that. I gather you must conceive we have made a move; it is positive.

There are some things I agree with, but I do not know if I agree when you say:

Regional development considerations should be placed ahead of strict cost-recovery criteria, when the two forces come into conflict.

Do you propose a series of subsidies that this kind of thing...?

Mr. Howe: We have suggested a mechanism for the regulatory agency to determine instances when a service deficiency exists. I again suggest that the principal criteria for making that determination be based on community size, distance from major centres, and availability of alternate public transportation services.

If there are deficiencies in any of these areas, we would suggest that there might be reason to ensure guaranteed levels of service through financial support and other concessions.

Mr. Cochrane: What determines a guaranteed level of service? If no one wants to go from A to B, or very few people want to go from A to B, how reasonable is it that all of the taxpayers in the country pay to do that? Give me a number. Is it \$2.6 million for 100,000 people? Who decides? I do not understand how you do that.

• 1755

Mr. Howe: We would certainly not advocate that federal funds go toward supporting air services to communities such as Port Hawkesbury, Nova Scotia or Digby, Nova Scotia. But I understand that an air carrier has suggested this because these communities are small in size, having a population of under 5,000, and are within comfortable travelling distance to the major centre, which is Halifax.

There are formulas available that are used by government analysts to determine what level of public transportation service is required to fulfil the needs of a given area. Again, this is all a function of business activity in the community, of distance from the nearest major centre and of available alternatives.

[Translation]

M. Angus: Oh, vous êtes vraiment doué pour lancer des piques!

Le vice-président: Monsieur Cochrane, j'espère que vous saurez être aussi bref que M. Angus. Vous avez la parole, monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Je suis d'accord avec vous sur certains points, mais pas sur beaucoup d'autres. Je suppose que nous partons de conceptions très différentes et je représente une circonscription de la région atlantique tout aussi défavorisée que quantité d'autres. C'est une circonscription urbaine et qui connaît, de ce fait, une problématique un peu différente. Il nous a fallu nous battre pour que les transports deviennent un élément clé de la stratégie du développement régional intégré dans ce projet de loi. Cet aspect n'était pas du tout pris en considération auparavant. Vous devez tout de même reconnaître qu'il y a là un progrès.

Je suis d'accord avec certaines choses que vous avez dites, mais je ne sais pas si je peux vous suivre lorsque vous dites:

Les considérations de développement régional devraient prendre le pas sur le critère du recouvrement strict des coûts, lorsque les deux sont en contradiction.

Préconisez-vous une série de subventions dans les cas de ce genre...?

M. Howe: Nous avons proposé un mécanisme par lequel l'organisme de réglementation déterminerait qu'une déficience existe dans les services de transport. Là encore je propose que le critère principal pris en ligne de compte soit l'importance de la localité, son éloignement des grands centres et l'existence de services de transport autres.

S'il existe des déficiences dans ces régions, nous pensons qu'il y aurait lieu de garantir un certain niveau de service au moyen d'une aide financière et d'autres concessions.

M. Cochrane: Qu'est-ce qui détermine un niveau garanti de service? Si personne ne veut aller du point A au point B, ou seulement un très petit nombre d'usagers, est-il raisonnable que tous les contribuables du pays soient appelés à absorber le coût de ce service? Donnez-moi un chiffre. Est-ce 2,6\$ millions pour 100,000 personnes? Qui décide? Je ne comprends pas du tout sur quelle base on pourrait prendre ces décisions.

M. Howe: Nous ne préconisons certainement pas que le gouvernement fédéral subventionne la desserte aérienne de localités telles que Port Hawkesbury ou Digby, en Nouvelle-Écosse. Mais je crois savoir qu'un transporteur aérien l'a cependant demandé, car ces localités comptent moins de 5,000 habitants mais se trouvent à une distance confortable du centre principal, Halifax.

Les analystes de l'administration fédérale appliquent diverses formules pour déterminer quel niveau de transport public est requis pour répondre aux besoins d'une région donnée. Encore une fois, tout cela est fonction de l'activité économique de la localité, de la distance par rapport au grand centre le plus proche et des moyens de transport de rechange disponibles.

[Texte]

Mr. Cochrane: But on pages 2 and 3, you state that the large contingency of consumers most susceptible to the downside of transportation deregulation are Canadians residing in smaller population centres and rural areas, who typically have less choice than their metropolitan counterparts in gaining access to inter-city public transportation services. If there is a bus, does that take care of it? Should we not subsidize that area, or would it be an area where we should not ask the Canadian tax payers to subsidize another mode?

I just find it very difficult, because I am a believer, and I thought you were too, and the consumer was the person we were all looking after. But the consumer lives everywhere, and people who live in rural areas have less access to culture, such as movie theatres, to hospitals and health care services, and they have less access to massage parlors or whatever else.

How can you guarantee that you are going to provide all these things? They have chosen to live there for a number of good reasons. There are a lot of positive things about living in rural areas, and if I had the choice, I might also do that. When I do that, I would accept the fact that I am not going to have everything that the populated centres have. I am not an advocate of putting all the people in one centre or we would all live in Ontario, but I am wondering how do you decide that kind of thing.

The Vice-Chairman: Mr. Cochrane, can you restrict your comments to the Maritimes, please?

Mr. Cochrane: Well, I just know that it is so good there as compared to here.

Mr. Howe: I would have difficulty providing a blanket answer that contained criteria.

Mr. Cochrane: Well, we also have this difficulty with legislation. Do you accept that?

Mr. Howe: This is something that has to be determined on an individual basis.

Mr. Cochrane: This is a piece of national legislation, but to do some of the things you want us to do, there will be this much to apply to the eastern part of New Brunswick and this much will go the Acadian Peninsula and so on. I do not know if we can draft a national transportation act to cover every situation where you and I may just bleed our heart out to provide service. How much do we all pay and how can we legislate specific cases to handle all these things? If you can answer that, I will turn myself inside out for our region, but I do not know how we can do that. I have turned myself inside out for it.

Mrs. Raymone Cahill (President, Transport 2000 Atlantic): It would be impossible to dwell on every specific circumstance, but what is lacking is a sense of protection for the consumer in general. We do not have a sense that there are going to be services available in the future to a lot of areas and we have to the preserve services in these areas.

[Traduction]

M. Cochrane: Mais, pages 2 et 3, vous dites que le grand nombre d'usagers susceptibles de souffrir des effets de la déréglementation des transports sont les habitants des petites agglomérations et des régions rurales qui disposent d'un moindre choix que leurs homologues urbains entre divers moyens de transport pour accéder aux moyens de transport public interurbains. Est-ce qu'une desserte par autobus, par exemple, suffirait? Est-il vraiment justifié, dans un tel cas, de demander aux contribuables canadiens de subventionner un autre mode de transport encore?

J'y vois énormément de difficultés, car c'est le consommateur que nous voulons tous protéger, vous et moi. Or, le consommateur se trouve partout et les habitants des régions rurales ont moins facilement accès à la culture, aux cinémas, aux hôpitaux et aux services de santé, moins facilement accès aux salons de massage et à tout ce que vous voulez.

Comment pourrait-on leur garantir tout cela? Ils ont choisi de vivre à la campagne pour diverses raisons. La vie à la campagne comporte beaucoup d'aspects positifs et, si j'avais le choix, j'irais peut-être moi-même m'y installer. Mais, en prenant cette décision, je saurais que je ne disposerais pas de toutes les facilités qui peuvent exister dans une agglomération. Je ne propose pas du tout de rassembler toute la population dans un seul centre, car alors nous vivrions tous en Ontario, et je me demande sur quelle base vous prendriez toutes ces décisions.

Le vice-président: Monsieur Cochrane, voulez-vous limiter vos remarques aux provinces maritimes, s'il vous plaît?

M. Cochrane: C'est que je sais combien la vie y est belle par rapport à ici.

M. Howe: J'aurais beaucoup de mal à donner une réponse globale énonçant des critères.

M. Cochrane: C'est justement la difficulté que nous éprouvons dans ce projet de loi. Admettez-vous cela?

M. Howe: C'est quelque chose qu'il faut déterminer de façon individuelle.

M. Cochrane: Il s'agit d'un projet de loi nationale, mais pour vous donner satisfaction, il faudrait appliquer telle partie à la région est du Nouveau-Brunswick et telle autre partie à la péninsule acadienne, etc. Je ne sais pas si nous pouvons rédiger une loi nationale des transports qui puisse couvrir tous les cas particuliers, et nous risquerions de nous saigner aux quatre veines pour assurer le service partout. Combien faut-il faire payer au public et comment peut-on faire entrer tous ces cas particuliers dans une législation nationale? Si vous m'apportez cette réponse, je travaillerai corps et âme pour notre région, mais je ne sais pas comment nous pourrions faire, j'ai beau me creuser la cervelle.

Mme Raymone Cahill (présidente, Transport 2000, Région Atlantique): Il est impossible de prévoir dans la loi tous les cas particuliers, mais ce qui manque c'est le souci de protéger le consommateur en général. Je n'ai pas l'impression qu'un grand nombre de régions continueront à disposer d'un service convenable à l'avenir, et il nous faut préserver ceux qui existent.

[Text]

Now, I do not think anyone around this table would be advocating that in a municipality of 5,000 people they should have a bus every five minutes to take them to a major centre. But in small communities, you do have a lot of elderly people, women who do not have access to a car and young people who need to go outside of the community for educational purposes, so there should be a basic service guarantee.

Mr. Cochrane: I agree with that.

Mrs. Cahill: It should be guaranteed in the areas where road conditions are very poor, and the Maritimes have that problem in certain areas.

Mr. Cochrane: I went to university in Fredericton and it was the whole world to get to. Even though it was the capital of the province of New Brunswick at that time, you could not get in and out of there from Moncton. You could take a bus to Jemseg or McGivney. Or you took a train to McGivney and then a bus 26 miles in. But I do not know how you could guarantee that if the market was not there, if there were not enough people who wanted to do that with any regularity. How could you ever guarantee that in a particular piece of documentation that is national in scope?

• 1800

Mrs. Cahill: We are dealing strictly with the Atlantic. What we are suggesting is that in the regulations the CTC, or whatever it may be called in the future, has the capacity of listening to those cases and judging by criteria that are not strictly economic factors. We are talking pretty well as to what the CTC is doing now.

Mr. Cochrane: You talk about the the volatile and unstable airline industry. I am from Moncton, and we are better off now in air service than we have ever been. It may be volatile and it may be unstable, but I damn well appreciate it when I want to get to Halifax.

You mentioned something else about restricting people from getting into a market on an experimental basis. Those are all positive things. A new company may want to come up and to try it out for six months; if it works, fine. If there is no one that wants to go, so be it. But to me that is positive, and what has happened in a lot of air services in the Maritime provinces is a great improvement. Air Atlantic makes Air Maritime look like a gut-bucket operation. It did not go. It did not fly. You took your life in your hands. I guess you do every time you go anyway.

But we have improved so much. And there are a number of new carriers. But you almost seem to say that is not good. Maybe I read it wrong.

Mr. Benjamin: I thought you were not talking about philosophy any more.

Mr. Howe: What I am saying with reference to the airline industry in Atlantic Canada is—and I use the term “volatile”—the situation we have now where Air Atlantic operates primarily a feeder service into Halifax, which links

[Translation]

Je pense que nul ici n'exige qu'une municipalité de 5,000 habitants ait un autobus toutes les cinq minutes pour se rendre dans un grand centre. Mais, dans les petites localités, vivent beaucoup de personnes âgées, de femmes qui n'ont pas de voiture, de jeunes qui doivent se déplacer pour leur scolarité, et il faudrait donc garantir un service minimal.

M. Cochrane: Je suis d'accord avec cela.

Mme Cahill: Il faudrait le garantir même dans les régions où les routes sont très mauvaises, et c'est un problème qui existe dans certaines régions des provinces maritimes.

M. Cochrane: J'ai fréquenté l'Université de Fredericton, et c'était pour moi au bout du monde. Bien que Fredericton soit la capitale du Nouveau-Brunswick, il n'y avait à l'époque aucune liaison avec Moncton. Vous pourriez prendre l'autocar jusqu'à Jemseg ou McGivney. Ou vous pourriez prendre le train jusqu'à McGivney, puis faire 26 milles en autocar. Mais je ne vois pas comment vous pourriez garantir ce service dans un document de portée nationale, s'il n'y a pas suffisamment de gens qui désirent faire ce trajet de façon régulière.

Mme Cahill: Nous parlons strictement de la région atlantique. Ce que nous proposons, c'est que le règlement permette au CTC, ou autre organisme, selon la façon dont on l'appellera à l'avenir, de tenir des audiences et de juger ces cas selon des critères qui ne soient pas uniquement économiques. Nous parlons de ce que le CTC fait actuellement.

M. Cochrane: Vous parlez de l'industrie aérienne qui est instable. J'habite Moncton, et nous n'avons jamais été aussi bien desservis qu'actuellement. Le service est peut-être changeant et instable, mais je suis certainement très heureux qu'il en existe un lorsque je veux me rendre à Halifax.

Vous avez parlé de restrictions au sujet des personnes qui voudraient se lancer sur le marché à titre d'essai. Toutes ces choses sont positives. Une nouvelle société pourrait vouloir tenter sa chance pendant six mois; si cela fonctionne, tant mieux, sinon, tant pis. Mais à mon avis, c'est une bonne chose, et ce qui s'est produit dans le cas d'un grand nombre de services aériens dans les provinces maritimes représente une amélioration considérable. Air atlantique donne à Air maritime l'allure d'une société d'amateurs. Cela n'a pas marché. Elle n'a pas volé. Votre vie était entre vos mains. Je suppose que c'est le cas chaque fois que vous partez.

Nous nous sommes cependant beaucoup améliorés, et il y a un certain nombre de nouveaux transporteurs. Mais vous semblez presque dire que cela n'est pas une bonne chose. Je n'ai peut-être pas bien lu.

M. Benjamin: Je croyais que vous ne parliez plus de principes.

M. Howe: Ce que je dis, lorsque je parle de l'industrie du transport aérien dans les provinces de l'Atlantique... j'ai parlé d'«instabilité»—c'est que la ligne d'apport exploitée par Air atlantique à Halifax, afin de relier cette ville au service

[Texte]

into the national service offered by Canadian Pacific, is something that has emerged within the last year and something that is still in the developmental stages.

Air Canada is developing a competing feeder system through Air Nova. But I do not think any industry official can tell you what the circumstances will be like in the short term. We sense that people feel there is going to be a shakedown in the Atlantic Canada air industry because of over-capacity.

Mr. Cochrane: But would it not be better to shake down high than to shake down low? We are filling up a lot of those seats. But one of the things you talked about in here would really dictate that it would be continued over-capacity.

You talk about a regulatory agency looking at discount fares because you are worried about the bus service. And the next minute you are talking about over-capacity in the airline service. If it is cheaper to go by plane, I would think you would have to be a little bit simple to go any great distance on the bus.

Mr. Howe: There are people who reside along rail and bus lines who do not have access to discount air services. When the surface carriers face intermodal competition on their main line routes, there is a direct effect on service levels and quality to those consumers who live in the smaller centres and do not have access to these other modes.

Mr. Cochrane: You are talking about cross-subsidization.

Mr. Howe: That is correct. Not only cross-subsidization but also people who live in the intermediate points of these mainline bus and rail routes.

Mr. Cochrane: We are back to my question on how much the regular Canadian consumer is expected to pay to provide this. It is either the consumer or the taxpayer. And believe it or not, he is the same poor little bloke.

Mr. Howe: That is a question that continually has to be asked and an answer that has to be continually searched for. Much of the development of this country has been based on how we handle that question.

The Vice-Chairman: Mr. Cochrane, we have Mr. Benjamin on a very short question.

• 1805

Mr. Benjamin: No, let him go.

Mr. Cochrane: I have not seen Dennis so exercised since . . .

The Vice-Chairman: I think, ladies and gentlemen of the room, that at the same time we can get into the philosophical arguments on both sides and what not, but the questions should be direct.

Mr. Benjamin: That is what this is all about.

[Traduction]

national offert par le Canadien Pacifique, a vu le jour au cours de l'année qui vient de s'écouler et en est encore à l'étape de la création.

Air Canada est en train d'établir une ligne d'apport concurrentielle avec Air Nova. À mon avis, aucun représentant de l'industrie n'est en mesure de prédire ce que sera l'avenir à court terme. Nous avons l'impression que les gens s'attendent à ce qu'il y ait des coupes sombres dans l'industrie aérienne, dans la région atlantique en raison de la surcapacité.

M. Cochrane: Ne serait-il pas préférable de couper à la tête plutôt qu'à la base? La plupart des vols sont complets. Mais d'après ce que vous avez dit ici, cette surcapacité se poursuivrait.

Vous avez parlé d'un organisme de réglementation qui étudierait les tarifs réduits, car le service d'autocar vous inquiète. Ensuite, vous parlez de la surcapacité des services aériens. S'il coûte moins cher de voyager par avion, je crois qu'il faudrait être un peu bête pour prendre l'autocar sur une grande distance.

M. Howe: Il y a des gens qui habitent le long des itinéraires des trains et des autocars et qui n'ont pas accès au service aérien à tarif réduit. Lorsque les transporteurs de surface doivent faire face à une concurrence intermodale sur leurs principaux itinéraires, le niveau et la qualité du service aux consommateurs qui vivent dans les petits centres et qui n'ont pas accès à ces autres modes de transport, s'en ressentent directement.

M. Cochrane: Vous parlez d'interfinancement.

M. Howe: C'est exact. Non seulement d'interfinancement, mais également des gens habitant à des endroits qui se trouvent sur les principaux itinéraires des trains et des autocars.

M. Cochrane: Nous revenons à ma question, c'est-à-dire jusqu'à quel point on s'attend à ce que le consommateur canadien doive payer pour ce service. C'est le consommateur ou le contribuable qui devra payer. Croyez-le ou non, il s'agit du même pauvre type.

M. Howe: Il faut constamment se poser cette question et essayer d'y trouver une réponse. La façon dont nous traitons cette question a déterminé en grande partie le développement du pays.

Le vice-président: Monsieur Cochrane, M. Benjamin va poser une très courte question.

M. Benjamin: Non, laissez-le continuer.

M. Cochrane: Je n'ai pas vu Dennis aussi préoccupé depuis . . .

Le vice-président: Mesdames et messieurs, je crois que nous pouvons nous engager dans une discussion sur les principes, mais les questions devraient être directes.

M. Benjamin: C'est exactement ce que nous faisons.

[Text]

The Vice-Chairman: We can hypothesize and what not, but I would ask . . . Mr. Cochrane, one last question.

Mr. Cochrane: I do not want you to leave thinking that I do not support the opportunity that you have taken to be here. I just find sometimes it is difficult. It is like—the expression I use, which is probably not very good—but it is like making love to a giraffe.

Mr. Angus: What!

Mr. Cochrane: You go up and kiss for a while, but . . . I mean, you cannot be everything to everybody and every consumer in every place and provide every service, and we have to find a happy medium. I think, rightfully, you and I are looking for that.

I do not know that you are saying it here, or at least I do not see that it is here. I do not want you to think I am anti. I am very pro regional development and very pro service to Maritimers, but I do think we have to be careful about how much we pay for it and how much we ask the consumer to pay on cross-subsidization and how much we ask the taxpayer to pay in direct subsidization.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Two minutes, Mr. Benjamin, and no philosophy.

Mr. Benjamin: I wish Dennis would get excited more often. He is such a nice fellow.

The Vice-Chairman: You have 90 seconds left.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just to continue with the worries of Mr. Cochrane and the thrust of your submission, is it the intent of Transport 2000 Atlantic that in this legislation we take into account and provide for an assertion and see to it that a reasonable equity of service is provided, that there is no discrimination against people just because of where they happen to live or where they happen to produce their goods? In other words, whether it is air or bus or rail, it is provided through a combination of cross-subsidization, direct subsidy and rate recovery—a combination of all those things? Is that what you are driving at, an attempt to provide, through a variety of means in combination . . . ? So that whether you live in a Truro or a Sidney or . . . Amherst is next on the list of Air Canada . . . yes, Amherst is gone.

Mr. Cochrane: There is no airport in Amherst. It has been gone for . . . Yarmouth, you are talking about.

Mr. Benjamin: Yarmouth, I am sorry. Yarmouth is next on the list. Come to think of it, I spoke at a meeting in Amherst a few years ago. No, Yarmouth. I am sorry about that.

What you are really driving at is that the legislation should provide the ability of the new regulatory agency to ensure an equity of service.

You are not looking for champagne service in a beer market, but you are looking for an equity of service—intermodal service, I presume; rail or bus or truck to rail or whatever—to

[Translation]

Le vice-président: Nous pouvons faire des hypothèses, mais je vous demanderai . . . Monsieur Cochrane, une dernière question.

M. Cochrane: Je ne veux pas que vous pensiez que je ne suis pas heureux de vous voir ici. Mais la situation est parfois difficile. On ne peut pas plaire à tout le monde et à son père.

M. Angus: Quoi!

M. Cochrane: Vous pouvez essayer, mais vous ne pouvez pas assurer tous les services à tous les consommateurs dans toutes les villes. Il nous faut trouver un heureux compromis. Je crois que c'est ce que vous et moi essayons de faire.

Je ne voudrais pas que vous pensiez que je suis contre. Je suis vraiment pour le développement régional et pour le service aux habitants des provinces maritimes. Nous devons cependant être prudents pour ce qui est du prix que nous allons payer ce service, et de ce que nous demanderons aux consommateurs de payer en interfinancement, et aux contribuables en financement direct.

Le vice-président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Benjamin, vous avez deux minutes, et pas de théorie, s'il vous plaît.

M. Benjamin: J'aimerais que Dennis s'anime plus souvent. C'est un si bon gars.

Le vice-président: Il vous reste 90 secondes.

M. Benjamin: Monsieur le président, au sujet des préoccupations exprimées par M. Cochrane et celles dont vous nous avez fait part dans votre exposé, est-ce que Transport 2000 Atlantique recommande de préciser dans la loi qu'un service raisonnablement équitable doit être fourni, qu'il n'y aura pas de discrimination à l'égard de certaines personnes simplement en raison de l'endroit où elles habitent ou de l'endroit où elles produisent leurs marchandises? Autrement dit, qu'il s'agisse de transport aérien, routier ou ferroviaire, le service sera assuré grâce à une combinaison d'interfinancement, de subventions directes et de remboursement? Est-ce là où vous voulez en venir, pour essayer de fournir par divers moyens . . . ? De sorte que si vous vivez à Truro, ou à Sidney ou . . . Amherst est la prochaine ville sur la liste d'Air Canada . . . Oui, Amherst a été éliminée.

M. Cochrane: Il n'y a pas d'aéroport à Amherst. Il n'y en a plus depuis . . . Vous parlez de Yarmouth.

M. Benjamin: Yarmouth, désolé. Yarmouth est la prochaine ville sur la liste. En y pensant bien, j'étais à une réunion à Amherst il y a quelques années. Non, je veux dire Yarmouth. Excusez-moi.

Ce que vous voulez réellement dire, c'est que la loi devrait donner au nouvel organisme de réglementation la possibilité de garantir un service équitable.

Vous ne cherchez pas à avoir un service de première classe pour un marché ordinaire, mais vous voulez un service équitable—un service intermodal, je présume; le service doit

[Texte]

ensure that it is provided, even if it is only a frequency of five times a week. It has to be there in addition to any bottom-line considerations. Is this what you are really after?

Mr. Howe: Yes, and we do feel that in the final analysis, with respect to services to the vulnerable regions of Canada . . . and I again want to reiterate that one does not have to go too far beyond the Quebec-Ontario corridor to find oneself in a so-called vulnerable area. That is a public necessity and convenience criteria.

We think we could do a better job in ensuring better levels of equity than marketplace forces. In many cases, as we are trying to point out in this brief, the marketplace forces do not really exist.

• 1810

I cannot leave without making reference to Moncton, because we are in contact with the city fathers of Moncton. It is our distinct impression they have had to go to some extremes to get assurances from the national carrier, Air Canada, that direct jet service to central Canada will be preserved at present levels.

Our concern about Moncton, even an important centre like Moncton, is that in the future, as Halifax develops as a hub-and-spoke network and as discount airfares are offered between Halifax and central Canada, more and more traffic will be routed from Moncton via Halifax. I think this will pose some inconvenience to business travellers and to the residents of Moncton.

Mr. Cochrane: I asked those questions yesterday of Mr. Jeannot. He made it clear that Air Canada was prepared to continue for the next couple of years at least, which I think is a long guarantee in any business. He also was quite prepared to aggressively attack the market conditions existing in Moncton. I went through the fare scheme, going through Halifax and CP. They are aware of that—

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Cochrane, Mr. Benjamin, Mr. Howe and Mrs. Cahill.

Mr. Benjamin: Mr. Cochrane interrupted me. You said you allowed me that much time.

The Vice-Chairman: The Chair is going to exercise its right because we have another witness coming, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It is not a right; it is a usurpation of power.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, I would like, on behalf of the committee as the Chair, to thank Mr. Howe and Mrs. Cahill for appearing before us. Their brief is very clear and we appreciate it. You can be sure that with the members of the committee on all sides, and certainly with Mr. Cochrane coming from Moncton, that Transport 2000 Atlantic and Atlantic Canada will be well protected under Bill C-18 with whatever amendments come in. You can be sure we will look after it. We thank you for appearing before us. Thank you very much.

Mr. Benjamin: He is an emperor and you are a dictator.

[Traduction]

être assuré, par train, autocar, camion ou autre, même si ce n'est que cinq fois par semaine. Il faut assurer ce service. Est-ce là ce que vous cherchez réellement?

M. Howe: Oui, des services dans les régions vulnérables du Canada . . . Je veux encore une fois souligner qu'il n'est pas nécessaire d'aller bien loin en dehors du corridor Québec-Ontario pour se trouver dans une région vulnérable. C'est le critère de nécessité et de commodité publiques qui joue.

À notre avis, nous pouvons faire mieux que les forces du marché pour assurer un service équitable. Dans bien des cas, comme nous avons essayé de le souligner dans notre mémoire, les forces du marché n'existent pas réellement.

Je ne peux pas partir sans parler de Moncton, car nous sommes en communication avec les pères de la ville de Moncton. Nous avons nettement l'impression qu'ils doivent faire l'impossible pour obtenir qu'Air Canada, le transporteur national, leur garantisse que le service direct par réacteur au centre du Canada sera maintenu aux niveaux actuels.

Ce qui nous inquiète au sujet d'un centre aussi important que Moncton, c'est qu'à l'avenir, à mesure qu'Halifax développera un système de rayonnement et que des tarifs aériens réduits seront offerts entre Halifax et le centre du Canada, de plus en plus de vols passeront par Halifax pour desservir Moncton. A mon avis, cela comportera des inconvénients pour les hommes d'affaires et les résidents de Moncton qui voyagent.

M. Cochrane: J'ai posé ces questions à M. Jeannot hier. Il nous a assuré qu'Air Canada était prêt à continuer pendant au moins les prochaines années, ce qui, à mon avis, est une longue garantie pour n'importe quel type d'entreprise. Il a également dit qu'il était prêt à s'attaquer de front aux conditions du marché qui existent à Moncton. J'ai parlé du prix du billet, en passant par Halifax et le CP. Ils sont au courant de cela . . .

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Cochrane, monsieur Benjamin, monsieur Howe et madame Cahill.

M. Benjamin: M. Cochrane m'a interrompu. Vous aviez dit que vous alliez me donner un peu plus de temps.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, je vais user de mon droit, car nous avons un autre témoin.

M. Benjamin: Ce n'est pas un droit, mais plutôt une usurpation de pouvoir.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, au nom du Comité, je remercie M. Howe et M^{me} Cahill. Leur exposé était très clair, et nous l'avons trouvé très intéressant. Vous pouvez être certains que tous les membres du Comité, et particulièrement M. Cochrane, qui vient de Moncton, veilleront à ce que Transport 2000 atlantic et Atlantic Canada soient bien protégés par le projet de loi C-18 et ses amendements. Soyez assurés que nous allons nous en occuper. Nous vous remercions d'être venus témoigner.

M. Benjamin: C'est un empereur, et vous êtes un dictateur.

[Text]

The Vice-Chairman: We have Mr. Goodwin to give his brief. I thank you for your indulgence, Mr. Benjamin; you have been most kind. Mr. Goodwin, please tell us who you represent and, if you can, give us a very brief statement. Then we can go to questioning so that the members can have the opportunity to ask questions; the longer you speak, the less time we have for questioning.

Mr. Terry Goodwin (Transportation Consultant): Mr. Chairman and members of the committee, my name is Terry Goodwin, and I reside at 122 Thornridge Drive in Thornhill, Ontario, which is outside Toronto.

I have over 30 years' experience in the motor highway carrier business. I would hope to be able to assist the committee because of my long-time, hands-on experience. Just for the record, I came to Canada when I joined the RCAF in 1941. I served four years, three years overseas in bomber command. I took out Canadian citizenship in 1961, when I was elected to public office in the local school board and then on Vaughan Council from 1974 to 1978. With the various things I have done in this way, I appreciate what public need is. This is one of my particular concerns here today.

I certainly do not know it all. Within time constraints, I will try to answer the questions you may have.

Why am I here? I have a concern that severe damage will be done to the fragile fabric of distribution here in Canada. I recognize some limitations because these bills have already had second reading. Yet the Minister is on record as saying that if corrections are to be made, now is the time.

I hope the deficiencies can be overcome so that some of the embarrassment to many can be avoided. I was very glad to hear the CMA—and I guess everybody—is quite concerned about safety. If anybody has any question at all about safety on the highway today, I would suggest they go into a tire recap shop and look at all the bald tires that have come in there to be recapped. And remember that each one of those tires was on the road before it got there.

• 1815

I should point out that a large proportion of the highway carriers today are employing what they call owner-operators; that is, the driver owns his own vehicle but it is licensed in the name of the company. And it may be a large company, or it may be a small company, or it may be actually the owner-operator himself, or he may be pseudo-leased to some private carriage operation. There is just about everything there today, and many of them you cannot even put a finger on.

But when the man does get his pay cheque, what does he do with it? Well, for one thing, he is going to pay his gas bill. Number two, he is going to buy some food for the kids.

[Translation]

Le vice-président: M. Goodwin va nous présenter son exposé. Monsieur Benjamin, je vous remercie de votre indulgence, vous avez été des plus aimable. Monsieur Goodwin, je vous prierai de nous dire qui vous représente et, si vous le pouvez, de nous faire un exposé très bref. Nous pourrions ensuite passer aux questions afin de donner la chance à tous les membres de poser des questions; plus votre exposé sera long, moins nous disposerons de temps pour les questions.

M. Terry Goodwin (consultant en transport): Monsieur le président, mesdames et messieurs, je m'appelle Terry Goodwin et j'habite au 122 de la Promenade Thornridge, à Thornhill, en Ontario, en banlieue de Toronto.

J'ai plus de trente ans d'expérience dans le domaine du transport routier. J'espère que ma longue expérience pourra être utile au Comité. Je suis arrivé au Canada en 1941 et je me suis engagé dans l'Aviation royale canadienne. J'y ai passé quatre ans, dont trois à l'étranger dans l'aviation de bombardement. Je suis devenu citoyen canadien en 1961, lorsque j'ai été élu à la commission scolaire locale, puis au conseil Vaughan de 1974 à 1978. Mon expérience dans ces postes me permet de mieux comprendre ce dont la population a besoin. C'est pour vous parler des besoins de la population, entre autres, que je suis ici aujourd'hui.

Je ne connais certainement pas toutes les réponses, mais je vais essayer de répondre à vos questions dans la mesure où le temps me le permettra.

Pourquoi suis-je ici? Je crains que des dommages importants ne soient faits au tissu fragile de la distribution au Canada. Je reconnais qu'il y a certaines limites puisque ces projets de loi ont déjà passé l'étape de la deuxième lecture. Pourtant, le ministre a dit que si l'on veut apporter certaines corrections, c'est maintenant qu'il faut le faire.

J'espère que les lacunes pourront être comblées de façon à ce que l'on puisse éviter de mettre bien des gens dans l'embarras. Je suis très heureux de voir que l'Association des manufacturiers canadiens—et, je suppose, tout le monde—se préoccupe beaucoup de la sécurité. Je suggère à quiconque qui aurait des questions au sujet de la sécurité routière aujourd'hui d'aller visiter un atelier de rechappage de pneus et de regarder tous les pneus lisses qui ont été envoyés dans cet atelier pour être rechappés. N'oubliez pas que tous ces pneus étaient sur la route avant d'être envoyés à l'atelier de rechappage.

De nos jours, une grande partie des transporteurs routiers emploient ce qu'ils appellent des propriétaires exploitants, c'est-à-dire que le conducteur est propriétaire de son véhicule, mais la licence qu'il détient est au nom de la compagnie. Il peut s'agir d'une grande compagnie, d'une petite compagnie, du propriétaire exploitant lui-même ou il peut être loué à une compagnie privée de transport. Nous avons à peu près toutes les formules, aujourd'hui, et il est parfois difficile de déterminer de laquelle il s'agit.

Mais lorsque le camionneur reçoit son chèque de paie, qu'est-ce qu'il en fait? D'abord, il va payer sa facture d'essence. Ensuite, il va acheter de la nourriture pour ses

[Texte]

Number three, he is going to try and pay the bank for the vehicle. If there is any money left, he will look after the mechanical, because he knows it cannot go very long and he is in the equipment himself. But if he can run the extra hours to make the extra money, if he can put off buying that new set of tires, if he is under tight financial constraints, he will. And we have no lack of those people on the highway today.

In a comment I made as a guest columnist on the February issue of *Truck Fleet*, which is a Maclean-Hunter publication, inside the back corner here, "Fleet Forum", they have taken the piece I gave them and cut it down to size, but I did quote a case in the latter part of August when I was actually a witness to a truck, at night, spilling its full load of rectangular steel tubing across six lanes of highway just out of the lights. And people hit this at high speed and everything else. Well, when the cops finally got there half an hour later, it was interesting to find out just where this truck was from and so on, and see what could be done because of this load coming off.

I found out it was from Lanigan, Saskatchewan, from a post office box, and the driver was from another post office box in Lanigan, Saskatchewan, and the officer thought it was an owner-operator type of situation. Well, I have used that experience I had personally because I tell you, I was out there standing under the lights trying to keep people away from it. It is just one of the things that is going on and going on consistently. And if that happens in front of several other trucks, as happened just within the past week west of Kenora . . . it took a total of seven vehicles, I believe, altogether—

Mr. Angus: That is seven transports?

Mr. Goodwin: Seven transports. I do not believe there were any personal injuries. I have not heard about that, but—

Mr. Angus: But there were no deaths.

Mr. Goodwin: No.

The Vice-Chairman: Mr. Goodwin, sir, with due respect, and I appreciate that you can cite individual cases, but could you could just make your overview so we can ask you questions from the committee and we can proceed, sir? Unless you want to go directly to questions, and then perhaps you can get the same information out in answering the questions.

Mr. Goodwin: I want to cover one point here very quickly, if I can. And I should say, on safety, should we be talking about all trucks or just trucks that are for hire? Now, Bill C-19 does not make it clear. Bill C-18 suggests it is only for hired trucks, and I suggest that should be corrected so we do not have a case of people using subterfuge. The insurance should be tied to whatever operating requirement there is; \$200,000 is running naked. I have discussed that with the Ontario assistant deputy minister and he agrees with my point. I hope their bill will bring something forward in that regard.

[Traduction]

enfants. Puis, il va essayer de rembourser ce qu'il doit à la banque sur son véhicule. S'il lui reste de l'argent, il s'occupera de la mécanique, car il sait qu'elle ne peut pas durer éternellement. Mais s'il peut rouler pendant quelques heures de plus pour faire un peu plus d'argent, s'il peut remettre à plus tard l'achat de ses nouveaux pneus, parce qu'il est dans une situation financière difficile, il le fera. Ces gens ne sont certainement pas rares sur nos routes aujourd'hui.

J'ai rédigé un article pour le numéro de février de *Truck Fleet*, publication de *Maclean-Hunter*, pour la rubrique intitulée *Fleet Forum*; la rédaction qui m'avait demandé l'article l'a résumé, mais a gardé l'incident dont je parlais et dont j'ai été le témoin à la fin du mois d'août. En effet, pendant la nuit, un camion a renversé toute sa charge de tubes rectangulaires d'acier à travers les six voies de la route, juste après les lumières. Les gens arrivaient sur ces tubes à toute vitesse. Lorsque les policiers sont finalement arrivés, une demi-heure plus tard, il était intéressant d'apprendre d'où venait ce camion et de voir ce que l'on pouvait faire.

J'apprends donc que le camion provenait de Lanigan, en Saskatchewan, et n'avait pour adresse qu'une boîte postale, et que l'adresse du conducteur était une autre boîte postale à Lanigan, Saskatchewan. Le policier a cru qu'il s'agissait d'un propriétaire exploitant. Je me trouvais donc là sous les lumières à essayer d'empêcher qu'on s'approche des lieux. C'est le genre d'accident qui se produit constamment. Si un tel accident se produit devant plusieurs autres camions, comme c'est arrivé la semaine dernière à l'ouest de Kenora . . . je crois que sept véhicules au total ont été touchés dans cet accident . . .

Mr. Angus: Sept camions de transport?

Mr. Goodwin: Sept camions de transport. Je ne crois pas que quiconque ait été blessé. Je n'en ai pas entendu parler, mais . . .

Mr. Angus: Personne n'a été tué.

Mr. Goodwin: Non.

Le vice-président: Monsieur Goodwin, je comprends que vous puissiez nous donner certains cas en exemple, mais pourriez-vous plutôt en venir à l'essentiel de votre exposé, de façon à ce que le Comité puisse vous poser des questions? A moins que vous ne vouliez passer directement aux questions, et peut-être pourriez-vous nous donner les mêmes renseignements en répondant aux questions.

Mr. Goodwin: Il y a une question dont je voudrais parler très rapidement, si vous me le permettez. Lorsque nous parlons de sécurité, devrions-nous parler de tous les camions ou seulement des camions de louage? Le projet de loi C-19 ne le dit pas clairement. Le projet de loi C-18 laisse entendre que cela ne s'applique qu'aux camions de louage. A mon avis, il faudrait le préciser de façon à ce que les gens n'utilisent pas ce subterfuge. L'assurance devrait être liée à l'exigence d'exploitation; 200,000\$ n'est pas suffisant. J'en ai discuté avec le sous-ministre adjoint de l'Ontario, et il est d'accord avec moi. J'espère que son projet de loi proposera quelque chose dans ce sens.

[Text]

I will give the background that I am reading here. What about public need? An economist will tell you the two prime factors in the value of a good are its condition and its location. We are dealing with the location of goods. If they are not needed somewhere else, then no transportation is required. The user may get his supplies from one location or another as he chooses, but if he does not need them, they will not move. CMA said exactly that same thing. They said if one trucking company goes out of business, another one comes to move it.

• 1820

Lowering the freight rates does not make any more freight. It may change the source or the carrier, or the mode of carriage. Reduced freight charges are desirable when they result in lower gross costs. In most cases, right now, shippers have enough choice to be sure of getting a fair rate.

Someone always likes something for nothing. Deregulation for the carrier does not mean one pound of freight created. He may get freight which has been moving by another, but then two others will be after what he is carrying in a big way. The question is competition, but how much?

In the previous issue of *Truck Fleet*, Tom Donahue, President of American Trucking Association, said there were 1,900 bankruptcies in 1985 in the U.S. He dismisses the number because many were thought to be start-up operations. He does expect to see some 200 major companies merge, or have joint ventures, or sale, in the next 30 months. How does an industry or an individual company exist when its competitors are going under? Are operations streamlined? Are there just more short-cuts?

Take his figures and apply the 10% factor for Canada. The impact will still be great. In fact, the "old reliables" of the industry have just picked up their marbles and gone—Dominion Consolidated, Direct, Inter-City, Thibodeau-Finch, now Kingsway, and others. They have all been sold.

Yesterday I was in a terminal in Toronto when a driver from a well-known company out of Montreal came in and reported that the business agent had come and talked to each of them at the terminal personally. He told them that the company is in the hole for \$25 million and asked them to take a \$2 roll-back or let the company go up the spout. Each one said they would not take it, no. I suspect very shortly you will see a multi-million dollar, large carrier go under, in addition to the rest of them.

This is a very, very serious matter. It is quite shocking that people have gone. Mr. Cam Caruth, at the 1984 OTA

[Translation]

Je vous remettrai la documentation que je suis en train de lire ici. Et les besoins de la population? Un économiste vous dira que l'état de la marchandise et l'endroit où elle se trouve sont les deux principaux facteurs pour en établir la valeur. Nous parlons de l'endroit où se trouvent la marchandise. Si l'on n'a pas besoin de cette marchandise ailleurs, alors aucun transport n'est nécessaire. L'utilisateur peut choisir de s'approvisionner à un endroit ou à un autre, mais s'il n'a pas besoin de la marchandise, elle ne sera pas transportée. L'Association des manufacturiers canadiens dit exactement la même chose. Elle dit que si une compagnie de transport routier fait faillite, une autre transportera la marchandise.

Ce n'est pas parce que les tarifs de transport seront plus bas qu'il y aura davantage de marchandises à transporter. La diminution des tarifs de transport peut changer la source, le transporteur ou le mode de transport. Des frais de transport réduits sont souhaitables lorsqu'ils entraînent des coûts bruts moins élevés. Actuellement, dans la plupart des cas, les expéditeurs ont suffisamment de choix pour obtenir un bon tarif.

On aime toujours obtenir quelque chose gratuitement. Pour le transporteur, la déréglementation ne signifie pas qu'il aura davantage de marchandises à transporter. Il est possible qu'il transporte la marchandise qui était auparavant acheminée par un autre transporteur, mais par contre, il y en aura deux autres qui essaieront de lui prendre ses principaux clients. Il s'agit de concurrence, mais jusqu'à quel point?

Dans le numéro précédent de *Truck Fleet*, Tom Donahue, président de la *American Trucking Association*, déclare qu'il y a eu 1,900 faillites en 1985 aux États-Unis. Mais, dit-il, ce chiffre n'est pas représentatif, car il s'agirait en grande partie de nouvelles compagnies. Il s'attend toutefois à ce qu'il y ait fusion, entreprise conjointe ou vente d'environ 200 compagnies importantes au cours des 30 prochains mois. Comment une industrie ou une compagnie peut-elle survivre lorsque ses concurrents font faillite? Y a-t-il rationalisation de l'exploitation? Ces sociétés rognent-elles simplement davantage sur les coûts?

Prenons donc ce chiffre et appliquons le facteur de 10 p. 100 pour le Canada. Les conséquences seront toujours importantes. En fait, les plus anciennes compagnies viennent tout juste de plier bagage et de partir—*Dominion Consolidated*, *Direct*, *Inter-City*, *Thibodeau-Finch*, et maintenant *Kingsway* et d'autres. Elles ont toutes été vendues.

Hier, je me trouvais dans un terminus de Toronto lorsqu'un conducteur d'une compagnie bien connue de Montréal a raconté qu'un représentant de la compagnie leur avait parlé personnellement à chacun d'eux au terminus. Il leur a dit que la compagnie devait 25 millions de dollars et leur a demandé de consentir une contribution de 2 millions de dollars ou de laisser la compagnie faire faillite. Ils ont tous refusé. Il est donc fort possible que vous voyez bientôt un important transporteur faire faillite, sans compter tous les autres.

Le problème est très, très grave. Il est terrible de voir tous ces gens faire faillite. M. Cam Caruth, à la convention de

[Texte]

convention, predicted there would be only a few majors, that the U.S. carriers would have the lion's share of the international traffic, and the rails, the major Canadian share. In fairness, he also said there would be a few niches for specialized people, some of them regional. I ask, is that good?

We return to the same condition that prompted the present exercise. The too few carriers who were perceived, wrongly I suspect, to be monopolistic and not cost-efficient.

Trucks have formed a valuable competitive factor for the rails. I should point out that CMA said something about 40% to 50% of product, something about transportation. Twenty or so years ago, I was talking to the traffic manager of Woolworth. He pointed out that his distribution cost across Canada was 2%, that in competing with all the American divisions, only one was cheaper than his, and that was New York City—the metropolitan New York City division. That is 2% for their particular distribution.

I tried that on within the past couple of years with another shipper of the same goods nationally. He said they used 1.98% today. When he appeared in Kapuskasing about three years ago, he asked them what would happen if they did it all for free, would that reduce the price in your store, Mr. Merchant? The answer was that it would not.

The Vice-Chairman: Mr. Goodwin, once again, I do not want really to interrupt you, but we can go all evening—

Mr. Benjamin: He is doing fine.

The Vice-Chairman: —but please sir, we are getting ready to be in a position to ask you questions, and if you could wrap it up, then we will go into questioning.

Mr. Goodwin: Sir, I hope that people do read the background paper. I must say that the bill itself is defective insofar as so-called freight forwarders or pool car or consolidators are concerned. Recently I spoke with a terminal manager on the east-west operation. I pointed out they were not going to be considered in this at all. He asked what goes on. They are the competition today. Kingsway was bought by a rail forwarder. This is something that cannot be ignored.

• 1825

I know of no figures on how much traffic is moving rail forwarder, how much is moving rail piggyback on their own, on plan one with the carriers or the carriers themselves. I would suggest the numbers are probably over 100 cars a day or close to it out of Toronto. Almost the same number of trucks and almost the same number of pigs that may take some of those trucks... There is something very big. The only thing keeping Mr. Railroad honest at all is truck competition. I think it is vital, should be preserved, and these bills are just

[Traduction]

l'OTA en 1984, a prédit que seulement quelques principales compagnies feraient faillite, que les transporteurs américains auraient la part du lion du trafic international, et les chemins de fer, la plus grande partie au Canada. Il a également ajouté qu'il y aurait quelques possibilités pour des spécialistes, certains dans les régions. Je me demande si cela est une bonne chose.

Nous revenons à la situation qui a déclenché le présent exercice: trop peu de transporteurs perçus, à tort, je crois, comme ayant un monopole et n'étant pas rentables.

Le transport par camion est un concurrent valable pour le transport ferroviaire. Je dois souligner que l'Association des manufacturiers canadiens a parlé d'environ 40 à 50 p. 100 des produits, au sujet du transport. Il y a une vingtaine d'années, je parlais avec le directeur du trafic de Woolworth. Il m'a fait remarquer que ses coûts de distribution au Canada s'élevaient à 2 p. 100, que par rapport à toutes les divisions américaines, deux seulement avaient des coûts moins élevés, soit la ville de New York—la division de l'agglomération de New York.

Au cours des dernières années, j'en ai parlé à un autre expéditeur de la même marchandise au pays. Il a dit qu'aujourd'hui, ils utilisaient 1,98 p. 100. Lorsqu'il a comparé à Kapuskasing il y a environ trois ans, il a demandé ce qui arriverait s'il le faisait gratuitement, est-ce que cela réduirait le prix dans votre magasin, monsieur le marchand? On a répondu que non.

Le vice-président: Monsieur Goodwin, encore une fois, je ne veux pas vraiment vous interrompre, mais nous pouvons continuer toute la soirée...

M. Benjamin: Il se débrouille très bien.

Le vice-président: ... mais monsieur, nous serions prêts à vous poser des questions. Je vous demande donc de bien vouloir conclure votre exposé pour que nous puissions passer aux questions.

M. Goodwin: Monsieur, j'espère que les gens liront la documentation que je leur ai remise. Je dois dire que le projet de loi comporte des lacunes en ce qui concerne ce qu'on appelle les maisons d'expédition, wagons de groupage ou groupeurs. Je parlais récemment avec un directeur de terminus d'une entreprise exploitant une ligne est-ouest. Je lui ai fait remarquer qu'ils ne seraient absolument pas pris en compte dans cette affaire. Il a demandé ce qui se passait. Ce sont nos concurrents aujourd'hui. Kingsway a été acheté par un expéditeur ferroviaire. Nous ne pouvons pas ne pas tenir compte de cela.

Je n'ai aucun chiffre sur la quantité de marchandises acheminée par rail ou par feroutage. À Toronto, je crois que cela représente probablement plus de 100 wagons par jour. Le nombre de camions est à peu près le même, et le nombre de wagons plats qui traînent ces camions est presque le même aussi... C'est très important. La concurrence des camions est la seule chose qui garde les chemins de fer honnêtes. Cette concurrence est essentielle, elle devrait être préservée, et ces projets de loi vont la faire disparaître. Les Américains auront

[Text]

taking it right down the hole. It will not be there. The Americans will have international . . . The Canadian will largely be truck oriented.

The Vice-Chairman: Thank you very much. As the former chairman of the committee said earlier this morning, it has been a long day. With due respect to the witness and to all members who sit on the committee, let us try to get our questions. Let us get all the stuff on the record, but let us be as brief as we can so we can go home to the families we might have had this morning and do not have this afternoon. Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. Goodwin, I appreciate your remarks because I know some truckers. As a former railroader, I have had dealings with them in competition and in concert. I appreciate what you are telling me in terms of what is really going on out there these days—bald tires and all; not just relying on the U.S. experience, but just the nature of the operation here in Canada.

Is it your view that with what goes on with joint ventures—what did you call it? Yes, the mergers, takeovers, bankruptcies and the whole thing goes on—is it your view that this legislation means there is going to be a shake-down period and we are going to end up with fewer trucking companies, less competition? Do you think the opposite is the case? We are going to end up with a whole bunch of fly-by-nighters, inner and outers, who take turns going broke. Which do you think is more likely to happen?

Mr. Goodwin: In the short term you are going to have a lot more if you can ever find them or even know who they are. They do not know who they are now and they cannot keep up with them. As far as formal companies available to major shippers, you will have less. From the *The Toronto Star*:

More more competition can lead to less competition—and often does. That's one of the most important truths in any system of relatively free private enterprise . . . the only real merit—and a great one—of private enterprise is the spreading of wealth created by the productivity resulting from genuine sustained competition . . . The competition may be torrid.

Mr. Benjamin: What you are telling us is that whatever number of trucking companies, airlines, railroads, if they are not kept economically viable . . . They have some financial backing. They have an infrastructure or an employee force. Whether they are contract or direct employees or anything else, unless they do, healthy shippers and receivers will be harmed as a result. Is that what you are saying? It means you need regulation to make sure they are healthy.

Mr. Goodwin: It is exactly what I am saying, Mr. Benjamin. Time does not give me the opportunity to give you what has actually happened in that period of time. We have had deregulation before; we had it from 1950 to 1955 in the Winter-MacKenzie Coach case. People just got on the

[Translation]

le marché international . . . Les Canadiens auront surtout recours au transport routier.

Le vice-président: Merci beaucoup. Comme le président du Comité l'a dit plus tôt ce matin, la journée a été longue. Essayons donc de passer aux questions. Essayons d'être le plus brefs possible afin que nous puissions retourner à la maison retrouver les familles que nous avions ce matin, mais que nous n'avons peut-être pas cet après-midi. Merci.

M. Benjamin: Monsieur Goodwin, j'apprécie vos remarques, car je connais certains camionneurs. Lorsque j'étais cheminot, j'ai eu l'occasion de faire affaires avec eux comme concurrent et comme associé. Je comprends ce que vous dites lorsque vous parlez de ce qui se passe actuellement—pour ce qui est des pneus lisses, etc.; je ne parle pas seulement de ce qui se passe aux États-Unis, mais bien de la nature de ce secteur au Canada.

Êtes-vous d'avis qu'avec les entreprises en coparticipation—comment les avez-vous appelées? Ah oui, les fusions, les prises de possession, les faillites, etc.—si cette loi est adoptée, il y aura une période de rodage et il y aura moins de compagnies de transport routier, moins de concurrence? Croyez-vous plutôt que c'est le contraire qui se produira? Allons-nous nous retrouver avec toute une série de petites sociétés éphémères qui feront faillite l'une après l'autre? Que se passera-t-il, à votre avis?

M. Goodwin: À court terme, vous en aurez beaucoup plus si vous pouvez les trouver ou même savoir qui elles sont. On ne peut actuellement savoir qui elles sont ni les suivre. Pour ce qui est des sociétés officielles qui desservent les principaux expéditeurs, vous en aurez moins. Le journal *The Toronto Star* rapporte

qu'une plus grande concurrence peut mener à une concurrence moindre—et c'est souvent le cas. C'est l'une des vérités les plus importantes dans tout système de libre entreprise privée . . . La seule vraie valeur—qui est importante d'ailleurs—de l'entreprise privée est la richesse créée par la productivité résultant d'une concurrence réelle soutenue . . . La concurrence peut être très vive.

M. Benjamin: Voulez-vous dire que quel que soit le nombre de compagnies de transport routier, de compagnies aériennes, de chemins de fer, si elles ne sont pas rentables . . . Elles ont un certain soutien financier. Elles ont une infrastructure et des employés, qu'il s'agisse d'employés à contrat ou d'employés directs. Voulez-vous dire que ces sociétés, si elles ne sont pas économiquement viables, pourraient nuire aux expéditeurs et aux cosignataires dont la situation financière est saine? Cela veut dire qu'il faut une réglementation pour veiller à ce que leur situation financière soit saine.

M. Goodwin: C'est exactement ce que je dis, monsieur Benjamin. Mais le temps ne me permet pas de vous dire ce qui s'est réellement passé pendant cette période. L'abolition de la réglementation n'est pas chose nouvelle; nous l'avons connue de 1950 à 1955 dans l'affaire *Winter-MacKenzie Coach*. Les

[Texte]

highways and ran; they did not give a hoot. They went broke and the bankruptcy courts were the regulators.

• 1830

Mr. Benjamin: Mr. Goodwin, when you were talking about safety I am sure you appreciate that what we are faced with in this legislation, and what the Minister and the federal government are faced with, is that we have a multiplicity of jurisdictions; 10 provinces, 2 territories and the federal authority.

Is it your view that safety, maintenance requirements and everything else should be under one central authority with representation from the provinces and the territories as well as the federal government, or do we leave it to the whims of 10 or 11 different jurisdictions?

This is a real tough one for any government of any political stripe. Should the federal government move in and just take back the constitutional authority on interprovincial, extraprovincial trucking or should it try to get 10 provinces and 2 territories to agree on a common set of standards?

Mr. Goodwin: That is a very fair question and it is a very good question. I would say the economical way to do it is to require those 10 or 12 jurisdictions—before you do anything else make sure they have safety standards in place and viable. That is the first thing. Before you do the reverse on this, before you do anything else, take that paragraph out and reword it any way you want but make sure you have that safety in place.

I will be arguing the same thing in Ontario, and I think they have to get the picture. I think they are getting the picture; they are changing, I hope, from compliance to enforcement.

An hon. member: Hear, hear!

Mr. Goodwin: Mr. Tom Smith told me that, because I could not believe what had been going on in the department before. That is what has to happen first.

As to the economic part of it, maybe it can be sorted out, but you have to put it off down the road, sir. You do have to make sure that the railroad competes on a fair basis.

You say you are railroader. Okay, fine.

Mr. Benjamin: I used to be.

Mr. Goodwin: All right, you used to be. Fair enough. I used to be an air type, too. I realize there are some fair ways and no confidential rates, certainly within Canada. If they argue that they must have them across the border, just read Mr. Forbes here for February 9. He is talking to the U.S. government and he says "No more nice guys".

I think you can withdraw terminal switching and all the rest of it on anything that is going across the border. Give the power to the Minister to decide if in fact you have to withdraw that. They are saying to get tough . . .

[Traduction]

gens ont pris la route et ont fui; ils s'en fichaient complètement. Ils ont fait faillite, et ce sont les tribunaux des faillites qui faisaient la loi.

M. Benjamin: Monsieur Goodwin, vous parliez tout à l'heure de sécurité, et je suis sûr que vous savez que les juridictions ne manquent pas: dix provinces, deux territoires et le gouvernement fédéral, ce qui n'est pas facile pour un ministre ou un gouvernement fédéral.

Estimez-vous que la sécurité, l'entretien obligatoire et tout autre élément devraient être centralisés, les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral y étant représentés, et pensez-vous que nous devrions laisser ces dix ou onze juridictions agir à leur guise?

C'est un problème très complexe pour tout gouvernement tel qu'il soit. Le gouvernement fédéral devrait-il intervenir et reprendre son droit constitutionnel sur le camionnage interprovincial et extraprovincial, ou devrait-il essayer d'obtenir des dix provinces et des deux territoires qu'ils s'entendent sur un ensemble de règles uniformes?

M. Goodwin: Votre question est fort judicieuse. Je dirais que la façon la plus économique de procéder serait de demander à ces dix ou douze juridictions—il faut avant tout veiller à ce que ces provinces et territoires aient de bonnes normes de sécurité. C'est la première chose à faire. Avant toute autre chose, supprimez ce paragraphe et reformulez-le pour que ces questions de sécurité soient bien établies.

Je dirais la même chose au gouvernement de l'Ontario et je crois qu'il faut qu'il agisse. Je crois qu'il commence à comprendre; il se met de plus en plus à appliquer ces normes.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Goodwin: C'est M. Tom Smith qui me l'a dit, car je n'arrivais pas à croire ce qui se passait auparavant au ministère. Voilà ce qu'il faut faire en tout premier lieu.

Quant aux retombées économiques, on pourra peut-être s'entendre un jour là-dessus, mais pas pour l'instant. Il faut absolument que vous vous assuriez que les compagnies de chemin de fer exercent une concurrence loyale.

Vous dites que vous êtes cheminot. Bien.

M. Benjamin: Je l'étais.

M. Goodwin: Très bien, vous l'étiez. Fort bien. Moi j'étais dans l'aviation. Je sais qu'il existe des solutions justes sans qu'il y ait de taux confidentiels, du moins pas au Canada. S'ils vous disent qu'ils doivent proposer ces taux de l'autre côté de la frontière, lisez ce qu'a dit M. Forbes le 9 février dernier. Il s'adresse au gouvernement américain et dit que nous ne serons plus des poires.

Je crois que vous pouvez supprimer les dispositions portant sur les manoeuvres terminales interréseaux et tout le reste sur tout mouvement frontalier. Donnez-en l'autorisation au ministre. Ils disent qu'il faut durcir . . .

[Text]

Mr. Chairman, I should explain just one thing. I was born and brought up in the States. I went to school in the States and we were taught that the United States was bounded on the south by the Rio Grande in Mexico and on the north by the Great Lakes and Canada, period. That is all they ever taught us about Canada. You have heard, whenever they talked about something Stateside, that they were always talking Mexico and Canada. They signed their acid rain with Mexico and they are doing beans for us.

That is the way that they think down there. Mr. Regan, and Mr. Carter before him, neither of them have a long enough memory. They should go back to Rockefeller and to Standard Oil when there are all kinds of rail rebates and under the counter and everything else. It took a long time before they broke that up. Now they have gone back to the same thing. Confidential rates? Discounts? Who is crazy? We do not need to import that here, Mr. Chairman—

Mr. Benjamin: Back to the 1890s.

Mr. Goodwin: —and I speak sincerely. We do not need to import that.

The Vice-Chairman: Okay, Mr. Goodwin—

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: —and Mr. Benjamin, I thank you very much. I do not see any other questioners. Mr. Angus, a third question, please.

Mr. Angus: Actually, just one area of focus, Mr. Chairman, and it is a follow-up to some of Mr. Goodwin's comments. I do appreciate his being here and I wish we really had more time because it sounds like you have a lot of information to pass on to us.

In terms of trucking safety, do Canadian transport drivers regularly exceed restrictions on the hours of driving, restrictions on load limits, restrictions on government-imposed maintenance standards, to any significant degree currently?

• 1835

Mr. Goodwin: On load limits right now, there are scales that enforce pretty well. The truckers are having trouble with axle weights, but when the trucks ran through the States, we had axle weights then. We had to load to axle weights. It can be done, and the equipment will last longer.

Mr. Angus: Do they try to circumvent the rules?

Mr. Goodwin: There may be some, but the bulk of them know they are getting caught on this thing, because a shipper gives you whatever it happens to be.

Mr. Angus: What about the hours of driving?

Mr. Goodwin: The hours of driving in some cases are being exceeded. I would say one of the largest groups susceptible to that are people coming in to deliver a load from out of the province—and many from U.S.A. Or they are Canadian drivers returning from the U.S.A.

[Translation]

Monsieur le président, je voudrais vous expliquer une chose. Je suis né et j'ai été élevé aux États-Unis. Je suis allé à l'école aux États-Unis où on nous a appris que les États-Unis étaient bornés au sud par le Rio Grande au Mexique et au nord par les Grands lacs et le Canada, point final. C'est tout ce qu'on nous a appris à propos du Canada. Vous le savez, lorsqu'ils parlent des frontières, ils parlent toujours du Mexique et du Canada. Ils ont signé un accord sur les pluies acides avec le Mexique, et pour nous, ils ne font rien.

C'est là leur mentalité. M. Regan, et M. Carter, son prédécesseur, ne se souviennent pas de leur histoire. Ils devraient revenir à l'époque Rockefeller et à l'affaire *Standard Oil*, où les compagnies de chemin de fer distribuaient des rabais à tout le monde, sous la table et ainsi de suite. Il a fallu du temps pour briser cette chaîne. Maintenant on en revient à la même chose. Un tarif confidentiel? Des rabais? Qui est cinglé? Nous n'en avons pas besoin ici, monsieur le président...

M. Benjamin: Nous en revenons aux années 1890.

M. Goodwin: ... et je vous parle honnêtement. Nous n'en avons pas besoin ici.

Le vice-président: Bien, monsieur Goodwin...

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: ... et monsieur Benjamin, je vous remercie infiniment. Plus personne n'a de questions à poser, apparemment. Monsieur Angus, une troisième question.

M. Angus: En fait, monsieur le président, j'aimerais revenir sur ce qu'a dit M. Goodwin tout à l'heure. Je suis content qu'il soit ici et j'aurais aimé disposer d'un peu plus de temps, car il me semble que vous auriez encore beaucoup de choses à nous dire.

Pour ce qui est de la sécurité routière, les routiers canadiens dépassent-ils actuellement régulièrement les limites imposées aux heures de conduite, à la charge, aux normes d'entretien imposées par le gouvernement?

M. Goodwin: Pour ce qui est des limites de charge, la pesée les applique assez bien. Les routiers éprouvent des difficultés avec le poids par essieu, mais lorsque les camions traversaient les États-Unis, cela existait déjà. Nous devons charger les camions selon le poids autorisé par essieu. Cela peut se faire, et le matériel durera plus longtemps.

M. Angus: Essaient-ils de tourner les règles?

M. Goodwin: Certains peut-être, mais la grosse majorité d'entre eux savent qu'ils se font prendre, car un expéditeur vous donne ce qu'il veut.

M. Angus: Et les heures de conduite?

M. Goodwin: Certains les dépassent. Ceux qui sont le plus susceptibles de les dépasser sont ceux qui viennent livrer un chargement dans une autre province ainsi que ceux qui viennent des États-Unis. Ou alors des routiers canadiens qui reviennent des États-Unis.

[Texte]

The hours of service one is a tough one. One firm that I know of does run tax in all their equipment, and I believe there are some others who are doing that as well. Those people know very well, and they are coming pretty close to what might be desirable standards. I mean a large bulk of them. But there are also a whole bunch that are not, and if they are coming in to compete for the same freight, what are you going to do?

Mr. Benjamin: You are going to go six hours longer.

The Vice-Chairman: Mr. Goodwin, you can be sure that all your testimony is on the record, and that your thoughts and considerations will be taken into account. We hope that, whatever modifications come in under Bill C-18, we will be able to in some way alleviate your fears for the trucking industry and transport in general in Canada.

Mr. Goodwin: It is for the people who use the trucking industries.

The Vice-Chairman: Exactly, Mr. Goodwin. This committee is very cognizant of the fact that with this national transportation law we have the carriers, the shippers, and the consumers. We are going to try to take all those three parties into consideration.

Mr. Goodwin: I will give the clerk the back-up material I had. Some of it I read from, but some of it time constraints did not permit. But I would agree. I could probably sit down and talk for a lot longer on this.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Goodwin.

This meeting is now adjourned until Monday at 3.30 p.m. when we will have before us Stelco.

[Traduction]

Il est difficile de répondre à votre question sur l'entretien des véhicules. Je connais une entreprise qui tire le plus possible de son matériel et je crois qu'il y en a d'autres qui font la même chose. Ces gens-là le savent et sont tout prêts de la limite du souhaitable. Il y en a beaucoup. Mais il y en a également beaucoup qui ne le font pas et s'ils viennent pour essayer d'obtenir les mêmes chargements, qu'allez-vous faire?

M. Benjamin: Vous allez conduire six heures de plus.

Le vice-président: Monsieur Goodwin, je puis vous assurer que tout ce que vous avez dit est consigné au procès-verbal, et nous tiendrons compte de vos observations. Nous espérons que nous réussirons, quelles que soient les modifications apportées au projet de loi C-18, à dissiper les craintes que vous avez à propos de l'industrie du camionnage et de l'industrie des transports en général au Canada.

M. Goodwin: Je pense en particulier à ceux qui sont tributaires des routiers.

Le vice-président: Absolument, monsieur Goodwin. Le Comité sait fort bien que cette nouvelle loi sur les transports englobe autant les transporteurs, les expéditeurs que les consommateurs. Nous essaierons de satisfaire ces trois groupes.

M. Goodwin: Je donnerai au greffier les autres documents que j'ai apportés. Je vous en ai lu quelques passages, mais je n'ai pas pu tout vous lire. Mais je suis d'accord. Je pourrais vraisemblablement vous parler encore longtemps de tout cela.

Le vice-président: Je vous remercie infiniment, monsieur Goodwin.

Nous reprendrons nos travaux lundi prochain à 15h30, heure à laquelle nous accueillerons les représentants de Stelco. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Transport Commission:

Hon. Erik Nielsen, President;
John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee;
John Marko, Executive Director, Air Transport Committee;

Ross Jacobs, Director, Traffic and Tariff Studies;
Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

From CIL Inc.:

D.S. Sandford, Business Manager, Agriculture Productivity Services;
N.D. Cattermole, Transportation Manager, Agriculture;
S.L. Cash, Logistics Manager, Sulphur Products;
P.U. Benjung, Transportation Purchases Coordinator, Forest and Industrial Products.

From the Canadian Chemical Producers' Association:

Jean Bélanger, President, CCPA;
David Goffin, Senior Project Manager, CCPA;
Ron Johnson, Manager, Querland Transportation, Dow Chemical Canada Inc.;
John Lindsay, Transportation Development Manager, Sulphur Products.

From the Canadian Manufacturers' Association:

J.L. Thibault, President;
M.J. Buller, Chairman, CMA National Transportation Committee;
H.R. Friars, Chairman, CMA Rail Committee;

K. Richards, Chairman, CMA Highway Committee; and
D.S. Wiersma, Manager, Transportation.

From Nationair:

Robert Obadia, President.

From Transport 2000:

John Howe, Research Associate;
Raymonde Cahill, National President.

Terry Goodwin, Transportation Consultant.

TÉMOINS

De la Commission canadienne des transports:

L'honorable Erik Nielsen, président;
John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer;
John Marko, directeur exécutif, Comité des transports aériens;
Ross Jacobs, directeur, Études de l'exploitation et des tarifs;
Margaret Bloodworth, avocate générale intérimaire.

De CIL Inc.:

D.S. Sandford, gérant d'affaires, Services de la productivité agricole;
N.D. Cattermole, directeur des transports, Agriculture;
S.L. Cash, directeur de la logistique, Produits sulphureux;
P.U. Benjung, coordinateur des achats relatifs aux transports, Produits sylvestres et industriels.

De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:

Jean Bélanger, président, ACFPC;
David Goffin, directeur principal des projets, ACFPC;
Ron Johnson, directeur, Transports Querland, Dow Chemical Canada Inc.;
John Lindsay, directeur, Développement des transports, Produits sulphureux.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

J.L. Thibault, président;
M.J. Buller, président; Comité national des transports de l'AMC;
H.R. Friars, président; Comité des transports par chemin de fer de l'AMC;
K. Richards, président; Comité des transports routiers de l'AMC;
D.S. Wiersma, directeur des transports.

De Nationair:

Robert Obadia, président.

De Transport 2000:

John Howe, adjoint à la recherche.
Raymonde Cahill, présidente nationale.

Terry Goodwin, conseiller en matière de transports.

27
2
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Monday, March 9, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15

Le lundi 9 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

Government
Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 9, 1987

(21)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:39 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Ontario Trucking Association: Raymond Cope, President and John Sanderson, Chairman of the Regulatory Overview Committee. *From Stelco:* Brian Warry, Incoming Transportation Manager; W.H. Sheffield, Outgoing Transportation Manager and R. Ballantyne, Public Affairs Manager. *From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:* Val Bourgeois, General Vice-President and Louis Erlichman, Research Director. *From Les entreprises ferroviaires du Canada:* Gilles Legault, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings of Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Raymond Cope from the Ontario Trucking Association made a statement and with John Sanderson answered questions.

Brian Warry made a statement and with the other representatives from Stelco answered questions.

Val Bourgeois from the International Association of Machinists and Aerospace Workers made a statement and with Louis Erlichman answered questions.

Gilles Legault from Les entreprises ferroviaires du Canada made a statement and answered questions.

At 6:02 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

EVENING SITTING

(22)

The Standing Committee on Transport met at 7:43 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 9 MARS 1987

(21)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 39, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De l'Ontario Trucking Association: Raymond Cope, président; John Sanderson, président, Comité de révision de réglementation. *De la Société Stelco:* Brian Warry, gestionnaire général entrant des transports; W.H. Sheffield, gestionnaire général sortant des transports; R. Ballantyne, gestionnaire des affaires publiques. *De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:* Val Bourgeois, vice-président général; Louis Erlichman, directeur de la recherche. *De Les entreprises ferroviaires du Canada:* Gilles Legault, président.

Le Comité étudie de nouveau ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité examine de nouveau les articles 2.

Raymond Cope, de la *Ontario Trucking Association*, fait une déclaration, puis lui-même et John Sanderson répondent aux questions.

Brian Warry fait une déclaration, puis lui-même et les autres représentants de la *Stelco* répondent aux questions.

Val Bourgeois, de l'*Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale*, fait une déclaration, puis lui-même et Louis Erlichman répondent aux questions.

Gilles Legault, de *Les entreprises ferroviaires du Canada*, fait une déclaration et répond aux questions.

À 18 h 02, le Comité lève la séance pour se réunir de nouveau dans la journée.

SÉANCE DU SOIR

(22)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 19 h 43, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Bill Blaikie.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From Pem-Air Limited: Delbert A. O'Brien, President. *From Canadian National Millers Association:* A.H. James, Chairman and V.A. Cillis, Chairman of the CNMA Traffic Committee. *From the Canadian Railway Supply Industry:* D.G. Regan, President and J.W. Nelham, Vice-President-Sales.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Delbert A. O'Brien made a statement and answered questions.

The representatives from the Canadian National Millers Association made a statement and answered questions.

The representatives from the Canadian Railway Supply Industry made a statement and answered questions.

At 9:52 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

Membre suppléant présent: Bill Blaikie.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De Pem-Air Limited: Delbert A. O'Brien, président. *De la Canadian National Millers Association:* A.H. James, président, et V.A. Cillis, président du Comité de la circulation de la CNMA. *De la Canadian Railway Supply Limited:* D.G. Regan, président; J.W. Nelham, vice-président des ventes.

Le Comité étudie de nouveau ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité examine de nouveau les articles 2.

Delbert A. O'Brien fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants de la *Canadian National Millers Association* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la *Canadian Railway Supply Industry* font une déclaration et répondent aux questions.

À 21 h 52, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, March 9, 1987

• 1538

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for the purpose of taking evidence. I know Monday is a bad day and members are still coming back, but let us commence with the hearing of witnesses. We have four this afternoon and three tonight. The bells are going to ring at 6 p.m.

I apologize to the witnesses for the delay. We have been very punctual and we try to get away on time, but we know Monday is a bad day. There has evidently been agreement, because under the list Stelco—and these things are rather arbitrary—was to be first, but through an agreement they are prepared to let the Ontario Trucking Association present their brief and then Stelco, then the International Association of Machinists and fourth is *Les entreprises ferroviaires du Canada*.

If the officials from the Ontario Trucking Association would come to the table we could get started. As I say, I am sorry and I apologize that the committee is late, but I knew there would be some problems today because some members are otherwise divided and occupied. Welcome to the table.

Mr. Cope, as President of the Ontario Trucking Association, could you identify the two gentlemen with you?

Mr. Raymond R. Cope (President, Ontario Trucking Association): This is Mr. Sanderson, the Vice-President of Public Affairs, CP Trucks, and David Bradley, Director of Economics for the Ontario Trucking Association.

The Chairman: We have your brief, which has been circulated to members. Do you want to give an overview of it?

Mr. Cope: Yes, I would.

• 1540

We appreciate the opportunity afforded to us by this committee to appear before you and provide our thoughts on Bill C-19.

The Ontario Trucking Association and its members are prepared to support economic deregulation of the trucking industry. This represents a change in view since the last appearance before the committee, but we have had opportunities to re-think our situation. So now we are in favour of the economic deregulation, provided the Parliament of Canada attends to three areas of concern.

The first area is a concern with safety. The members of the Ontario Trucking Association regard safety as the top priority.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 9 mars 1987

Le président: Chers collègues, je vois que le quorum est atteint; nous pouvons donc entendre les témoignages. Le lundi est un mauvais jour; certains députés viennent à peine de rentrer. Nous allons néanmoins entendre les témoins. Nous en aurons quatre cet après-midi et trois ce soir. La cloche sonnera à 18 heures.

Je m'excuse du retard auprès des témoins. Nous avons été très ponctuels jusqu'à présent et nous essayons de terminer à l'heure. Cependant, c'est lundi. Il y a eu une entente: en effet, d'après la liste, Stelco devait passer en premier lieu—et l'ordre des témoins est une chose assez arbitraire—cependant, à la suite d'une entente, Stelco est prête à céder sa place à l'*Ontario Trucking Association*. Nous aurons donc l'*Ontario Trucking Association* d'abord, suivie de Stelco, puis de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, et enfin, «Les entreprises ferroviaires du Canada».

Si les représentants de l'*Ontario Trucking Association* voulaient bien s'installer, nous pourrions commencer. Comme je l'ai dit, je regrette que nous commençons la réunion en retard; cependant, je pensais bien qu'il y aurait des problèmes, étant donné que les membres du Comité sont également occupés dans d'autres endroits. Je vous souhaite la bienvenue.

Monsieur Cope, vous êtes le président de l'*Ontario Trucking Association*. Pourriez-vous présenter les deux personnes qui vous accompagnent?

M. Raymond R. Cope (président, Ontario Trucking Association): Il s'agit de M. Sanderson, vice-président, Affaires publiques, Division du camionnage, CP, et de M. David Bradley, directeur, Division économique, *Ontario Trucking Association*.

Le président: Nous avons votre mémoire, qui a été distribué aux membres. Voudriez-vous nous en donner un aperçu?

M. Cope: Certainement.

Nous sommes heureux d'avoir la possibilité de comparaître devant vous aujourd'hui et de vous exposer notre point de vue concernant le projet de loi C-19.

L'*Ontario Trucking Association* et ses membres sont prêts à appuyer la déréglementation économique de l'industrie du camionnage. Cela représente de notre part un changement de point de vue depuis notre dernière comparution devant le Comité. Nous avons en effet eu la possibilité de repenser toute la question. Nous sommes maintenant en faveur de la déréglementation économique, pourvu que le Parlement du Canada s'occupe de trois domaines qui nous préoccupent.

Le premier domaine porte sur la sécurité. Les membres de notre association considèrent que la sécurité est la première

[Text]

Our principal concern with Bill C-19 is that all the essential ingredients for implementing and enforcing a uniform National Safety Code will not be in place by the proposed date of regulatory change.

Evidence from the United States shows that when economic regulatory reform precedes changes in the safety requirements, certain problems arise. We make reference to a 1986 study carried out in the United States, which focused on a number of different issues. We are highlighting three.

In 1977-1979, the average speed of trucks on the highways was 60 miles per hour. Comparative data for the 1983-1986 period shows that average speed had increased to 65 miles per hour.

That same study showed that before deregulation the average age of equipment was 3.7 years; the post-deregulation average rose to 5.2 years.

Third and probably most important is the question of hours of service. Driver fatigue plays an ominous role in contributing to accidents involving heavy trucks. A recent study conducted by the AAA Foundation Traffic Safety concluded that one of three truck drivers on U.S. highways is operating his or her vehicle in excess of the 10 hours per day suggested by the U.S. Bureau of Motor Carriers Safety. The TRM study showed that the portion of drivers operating in excess of 15 hours per day rose from an average of 3.7% in the pre-deregulation period to 8% in the post-deregulation period. We think those are very bad numbers indeed.

We would also like to direct the attention of the committee to the experience in California. California deregulated their state in 1980. In the course of the last 18 months they had cause to make an inquiry into the results of that deregulation, and they found a number of troublesome things. The truck-at-fault accident rate in California had been declining from 1980 down through 1982; it took a turnaround and has been escalating ever since.

There has been an upward inclination in workers compensation insurance rates from the 1970s through to current period. Truck driving wages in constant dollars have fallen with deregulation. The implication is that with falling hourly income there is great incentive for drivers to work much longer hours to maintain their income. When they work much longer hours, they incur fatigue and contribute to accidents.

• 1545

The next chart on that page shows the amount of money devoted to vehicle maintenance expenses. You can see from 1980 through to current times the maintenance expenditures have been dropping, because the revenue income of companies

[Translation]

priorité. Or, nous estimons que les éléments principaux de l'adoption et de l'application d'un code national de sécurité ne seront pas en place au moment où sera adoptée la loi.

La situation aux États-Unis montre bien que lorsqu'une déréglementation économique intervient avant que n'interviennent des changements en matière de sécurité, certains problèmes se posent. Nous faisons allusion à cet égard à une étude réalisée aux États-Unis en 1986 et qui porte sur différentes questions. Nous en soulignons trois.

En 1977-1979, la vitesse moyenne des camions sur les grandes routes était de 60 milles à l'heure. Des données comparatives pour la période allant de 1983 à 1986 indiquent que la vitesse moyenne de ces mêmes véhicules était passée à 65 milles à l'heure.

Selon cette même étude, avant la déréglementation, l'âge moyen de l'équipement était de 3,7 ans; après la déréglementation, de 5,2 ans.

Troisièmement, la question la plus importante soulevée dans le document était sans doute celle de la question des heures de travail. La fatigue des conducteurs contribue de façon importante aux accidents impliquant les gros camions. D'après une étude récente réalisée par la section de la sécurité routière de l'AAA, un routier sur trois conduit son véhicule pendant une période supérieure aux dix heures recommandées par le U.S. Bureau of Motor Carriers Safety. D'après l'étude de TRM, le nombre de conducteurs qui se trouvent au volant pendant une période dépassant 15 heures par jour a augmenté, pour passer d'une moyenne de 3.7 p. 100 au cours de la période avant la réglementation à 8 p. 100 au cours de la période qui a fait suite à celle-ci. Je crois qu'il s'agit là de chiffres qui en disent long.

Nous aimerions également signaler à l'attention du Comité l'expérience californienne. La Californie a décidé de déréglementer en 1980. Au cours des 18 derniers mois, cet État s'est trouvé dans une situation où il s'est senti obligé de procéder à une enquête portant sur les résultats de cette déréglementation. Celle-ci a révélé plusieurs choses troublantes. De 1980 à 1982, le taux d'accidents imputables aux camionneurs en Californie était allé en diminuant. Or, depuis cette époque, la tendance s'est complètement renversée et n'a cessé de croître.

Le taux des primes pour la réparation des accidents du travail n'a fait qu'augmenter depuis les années 70. Le salaire des routiers en dollars constants a diminué à la suite de la déréglementation. Ce qui signifie que pour compenser cette perte de revenu, les conducteurs se sentent poussés à travailler de bien plus longues heures. Le fait de travailler des heures beaucoup plus longues occasionne la fatigue, ce qui provoque les accidents.

Le tableau suivant sur cette même page indique le montant d'argent consacré aux dépenses d'entretien. Vous remarquerez que de 1980 à l'heure actuelle, les dépenses d'entretien ont diminué. Le revenu des compagnies n'était pas suffisant pour

[Texte]

was insufficient to meet all of the expenses and some of the fringe expenses were dropped.

The chart on that page shows what are called indicators of safety involvement, and since 1980 the companies involved in safety programs of one kind or another have been falling steadily.

On page 83 the top chart shows that with the impetus of deregulation, trucking companies in California were contracting out a lot of their work to sub-haulers. The concern there is that these sub-haulers are independent operators, small operators without the financial reserves that would underpin and ensure a safe driving period. The last chart I will refer to in a minute.

If you will go back now to II, just summarizing, the truck accident rate in California skyrocketed there between 1983 and 1985 by 22%. The compensation rate that was shown on that graph showed an increase of 44%. The California trucking industry cut spending on vehicle maintenance by 10%. We think that is a very interesting record, a very bad record, and it is a record we certainly would want to avoid in Canada. We have some recommendations to make as to how that might be done.

Our second area of concern is predatory pricing. Our concern here is that there are no measures at hand in either Bill C-18 or Bill C-19 to legislate against or combat what we call unsafe or predatory pricing. Under deregulation there is going to be an increase in competition; that is what it is all about. Our concern here is that the increase in competition be contained within certain guidelines from a safety standpoint and that it is not all-out, dog-eat-dog competition, which leads to the bad safety record that took place in California.

The last chart at the back page shows that the bankruptcy rate in trucking services rose sharply in California during that period. The competition becomes a fight to the finish, and you get a lot of bankruptcies and a lot of concentration in the industry from deregulation. We are not opposed to either of those things, but we are opposed to it ending up in unsafe operational practices. We think you want to avoid that.

Our third area of concern is what we term an uneven playing field. That is our concern vis-à-vis competition between U.S. motor carriers and Canadian motor carriers. What we observe here is that the Canadian carriers have a greater load on their back in terms of taxation and social policies. There is an operating cost differential between U.S. and Canadian carriers amounting to 10% to 15%.

We list the different factors that lead to this increase: the higher cost of complying with social legislation in Canada, the higher corporate tax rates, higher fuel-tax rates and slower vehicle depreciation write-offs. We also refer to the consideration now being given by the government to business transfer tax and tax overhaul. We will make some recommendations,

[Traduction]

permettre toutes les dépenses, et seules les dépenses tout à fait nécessaires ont été faites.

Le tableau que vous voyez à cette page nous donne les indicateurs de participation à des programmes de sécurité. Depuis 1980, le nombre de compagnies qui ont participé à des programmes de ce genre n'a fait que diminuer.

À la page 83, le tableau supérieur indique qu'à la suite de la déréglementation, les compagnies de transport routier de Californie ont confié une grande partie de leur travail à des sous-traitants. Or, il s'agit de petits exploitants indépendants qui ne disposent pas des réserves financières leur permettant de garantir l'aspect sécurité. Je parlerai du dernier tableau dans un instant.

Si vous vous reportez au chiffre II, vous verrez que, pour résumer, le taux d'accidents causés par les camions en Californie a augmenté de façon vertigineuse entre 1983 et 1985. En effet, il s'agit d'une augmentation de 22 p. 100. Le taux de réparation des accidents du travail a accusé une augmentation de 44 p. 100. L'industrie du camionnage californienne a diminué de 10 p. 100 les dépenses d'entretien des véhicules. Il s'agit là de chiffres très éloquentes. La situation est très mauvaise, et nous ne voudrions certainement pas qu'elle se produise ici également. Nous voudrions vous proposer des recommandations à cet égard.

Le deuxième domaine de participation vise les pratiques déloyales en matière de fixation des prix. Ce qui nous inquiète, c'est que ni le projet de loi C-18 ni le projet de loi C-19 ne prévoient quoi que ce soit dans ce domaine. Or, dans le cadre d'une déréglementation, on assistera à une augmentation de la concurrence, c'est certain. Cette augmentation de la concurrence ne devrait être possible que dans certaines limites qui tiendraient compte à la fois de la sécurité et ne permettraient pas la fixation des prix, ce qui a abouti à un système dangereux en Californie.

Le dernier tableau de la dernière page montre que le taux de faillite des entreprises de camionnage a augmenté considérablement en Californie au cours de cette période. La concurrence se transforme rapidement en une lutte à outrance. Cela provoque des faillites et la concentration d'un secteur entre les mains d'un petit nombre d'industriels. Nous ne nous opposons pas à ce genre de choses, nous nous opposons aux risques que cela pourrait représenter pour la sécurité. Vous voudrez sans doute éviter qu'une telle situation se produise ici également.

Troisièmement, nous nous préoccupons du manque d'équité en matière de concurrence entre les transporteurs américains et les transporteurs canadiens. En effet, ces derniers doivent supporter un fardeau beaucoup plus lourd en matière de fiscalité et de politique sociale. Il existe en effet une différence de 10 à 15 p. 100 entre les coûts d'exploitation des Américains et des Canadiens.

Nous donnons la liste des différents facteurs qui entrent en ligne de compte: le fardeau social au Canada, les taux plus élevés d'imposition des sociétés, de même que la taxe plus élevée sur le carburant et la dépréciation plus rapide des véhicules. Nous parlons également du projet d'instauration d'une taxe sur les transactions commerciales et de remanie-

[Text]

and we feel this has to be put right before you move ahead with a whole lot of deregulation on transborder services.

Finally, we make reference to what are called the reverse-onus provisions in Bill C-19. That is in clause 7. We think they are total nonsense. We think they will have no application at all, and to have that as legislation on the books will serve no one. If you want to leave it on the books, that is fine with us, too, but we just think they are nonsensical—almost totally disingenuous.

In any event, we have nine recommendations to make.

• 1550

With respect to safety, we recommend that the Government of Canada proceed to pass Bills C-18 and C-19 but agree to promulgate the legislation into effect when all the provinces are ready on the safety front, which they now are not. In terms of what would be required in this bill, it would be required to change the trigger date in clause 29, which now states the act shall come into force on January 1, 1988. We would recommend that the act come into effect on promulgation by the Governor in Council.

The second recommendation is that the Government of Canada should press for uniform standards and should financially assist provinces in the implementation of the National Safety Code. The funds to accomplish this might be taken from the revenue already derived from excise and sales taxes on diesel fuel, which are currently 4¢ per litre and 3.2¢ per litre, respectively.

The third recommendation is that the Canada Labour Code provisions for hours of work should be adopted as a standard for the National Safety Code. These standards should be applied to all vehicles over 4,500 kilograms, whether they be for-hire or private. The national transportation agency should be given the responsibility for monitoring and ensuring adherence to the hours of service regulations for interjurisdictional movements.

Our next two recommendations relate to the unsafe or predatory pricing recommendations. The first is that the national transportation agency should be assigned the responsibility for prevention of unsafe or predatory pricing practices in the extra-provincial trucking industry. The second is that the national transportation agency should be empowered to issue cease-and-desist orders and to impose fines and other penalties where unsafe or predatory pricing practices are taking place.

Our final four recommendations deal with this level playing field. We would urge that the Government of Canada move ahead with its planned tax reform. One objective of the corporate tax reform should be to ensure that there is a level playing field between Canada and the United States, particu-

[Translation]

ment du système fiscal. Nous voulons vous présenter des recommandations et nous estimons que vous devriez en prendre connaissance avant de prendre des décisions en matière de déréglementation concernant les services transfrontaliers.

Finalement, nous parlons des dispositions concernant le renversement du fardeau de la preuve, dispositions incluses dans le projet de loi C-19, à l'article 7. Ces dispositions sont tout à fait ridicules. Celles-ci ne pourront en aucun cas s'appliquer, et le fait qu'on les prévoit dans la législation ne sera à l'avantage de personne. Si vous voulez conserver ces dispositions, très bien, mais nous estimons qu'elles vont tout à fait à l'encontre du bon sens.

Nous avons neuf recommandations à formuler.

En ce qui concerne la sécurité, nous recommandons que le gouvernement du Canada adopte les projets de loi C-18 et 19, mais soit d'accord pour ne permettre l'entrée en vigueur de cette loi que lorsque toutes les provinces seront prêtes à adopter le code national de sécurité, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. La modification qui s'imposerait à ce projet de loi dans un tel contexte serait de changer la date d'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 1988, à l'article 29. Nous recommandons que la loi entre en vigueur à la suite de la promulgation par le gouverneur en conseil.

Notre deuxième recommandation est la suivante: que le gouvernement canadien insiste sur l'adoption de normes uniformes et aide financièrement les provinces dans l'application du code national de sécurité. Les fonds à cet égard pourraient être puisés dans les recettes qui proviennent déjà des taxes d'accise et de vente sur le carburant diesel, qui s'élèvent à l'heure actuelle à 4c. le litre et 3.2c. le litre respectivement.

Notre troisième recommandation est la suivante: les dispositions du Code canadien du travail concernant les heures de travail devraient être adoptées comme normes du code de sécurité nationale. Ces normes devraient s'appliquer à tous les véhicules de plus de 4,500 kilos, qu'il s'agisse de véhicules privés ou de location. L'Office national des transports devrait avoir la responsabilité de surveiller l'application des règlements concernant les heures de travail dans le cas du transport interprovincial.

Nos deux recommandations suivantes visent la fixation des prix. Il devrait incomber à l'Office national des transports d'empêcher toute pratique déloyale en matière de fixation des prix du transport extraprovincial. Deuxièmement, cet office devrait pouvoir émettre des ordonnances de ne pas faire et imposer des amendes et autres peines en cas de pratiques déloyales en matière de fixation des prix.

Nos quatre dernières recommandations portent sur la question de l'équité. À cet égard, nous demandons au gouvernement canadien d'adopter sa réforme fiscale. Un des objectifs de cette réforme devrait viser des conditions justes à la fois pour le Canada et pour les États-Unis, particulièrement en ce

[Texte]

larly from our point of view with respect to the transportation and trucking industry. There should be tax concessions provided to Canadian motor carriers for the loss of value of operating authority. International transporter trucking deregulations should not be promulgated before the level playing field is attained.

We recognize it may take two or three years to accomplish all of these things, but we think they are important, Mr. Chairman. We believe the Parliament of Canada should take due note of the experiences in other jurisdictions regarding the safety decline that comes about with deregulation. Thank you.

The Chairman: Mr. Cope, I want to thank you for this executive overview, as they say, which focuses really on the clauses of the bill. You appeared before us earlier when we were in another stage on the philosophy of the *Freedom to Move* paper. But since we are running a little behind, I am not going to say too much right at the moment. It depends on questions from members as to . . . Your brief certainly raised a few questions in my mind. I will call upon Mr. Robichaud to commence.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président. Je veux d'abord souhaiter la bienvenue à nos témoins.

I want to welcome you to the committee and to congratulate you on the conciseness of your brief. I must say that you have come directly to the point and that you have in your charts presented valuable information to this committee.

We have been under the impression or have been told by the Minister that the National Safety Code would be enacted upon very soon and that it would be ready in a short while. When Bill C-19 comes into effect, there will not be too much of a period between the two. You do not seem to agree with this. You say we should not promulgate Bill C-19 before the code is in effect; otherwise we are asking for a lot of trouble.

Mr. Cope: This is our point of view, Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: On the question of predatory pricing, we have been assured also that this would be looked after by the new Competition Act. You seem to disagree with it. Would you elaborate a little bit on it, please?

• 1555

Mr. Cope: The Competition Act is an act with Criminal Code penalties, so anything that was brought before the Competition Act on predatory pricing would be a very serious matter. From a practical point of view, we do not see very many cases coming before any tribunal which relate to the Competition Act. It is a heavy device, and we think a much more practical day-to-day monitoring system is required.

We want to have a day-to-day control to prevent this kind of runaway competition, and we think the national transportation agency, which is proposed to come into being, is a body that

[Traduction]

qui nous concerne, c'est-à-dire le domaine des transports et l'industrie du camionnage. Des concessions fiscales devraient être accordées aux transporteurs canadiens à la suite de la déréglementation. Cette déréglementation ne devrait pas entrer en vigueur avant que l'on puisse établir une certaine équité en la matière.

Nous reconnaissons qu'il faudra peut-être attendre deux ou trois ans avant de pouvoir réaliser toutes ces choses, mais je crois qu'elles sont importantes, monsieur le président. Nous estimons que le Parlement canadien devrait s'inspirer de l'expérience d'autres pays, où on a pu assister à une diminution de la sécurité routière à la suite de la déréglementation. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Cope, je voudrais vous remercier de nous avoir donné un aperçu général de votre mémoire, qui porte vraiment sur les différents articles du projet de loi. Vous avez comparu devant nous précédemment, lorsque nous discutons du document de travail *Aller sans entraves*. Comme nous sommes un peu en retard sur l'horaire, je n'en dirai pas davantage pour le moment. Les membres du Comité vous poseront d'ailleurs des questions. Votre mémoire a certainement suscité certaines questions dans mon esprit. Je donne maintenant la parole à M. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. I would like, first of all, to welcome our witnesses.

Je voudrais vous souhaiter la bienvenue au Comité et vous féliciter pour la concision de votre mémoire. Vous êtes allés droit au but et vous nous avez présenté des tableaux contenant des informations importantes pour le Comité.

Nous avons l'impression, ou peut-être est-ce le ministre qui nous a dit que le code national de sécurité serait adopté très rapidement. Apparemment, il ne se passerait pas beaucoup de temps entre l'adoption de ces deux lois. Vous ne semblez pas être d'accord avec cela. Vous dites que le projet de loi C-19 ne devrait pas entrer en vigueur avant le code, car cela pourrait nous causer pas mal de difficultés.

M. Cope: C'est effectivement notre point de vue, monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Au sujet de la question des pratiques déloyales en matière de fixation des prix, on nous a dit que la nouvelle Loi sur la concurrence réglerait cette question. Vous ne semblez pas être d'accord. Pourriez-vous nous en parler davantage, s'il vous plaît?

M. Cope: Étant donné que la Loi sur la concurrence comporte des sanctions relevant du Code criminel, toute accusation portée en vertu de cette loi à l'égard des prix abusifs deviendrait des plus graves. En pratique, toutefois, nous ne croyons pas que le tribunal soit saisi d'un grand nombre de causes en vertu de cette loi. C'est un dispositif bien lourd; nous croyons que c'est un régime plus pratique de surveillance quotidienne qui s'impose.

Nous sommes en faveur d'un tel régime de surveillance pour éviter la concurrence déloyale, régime que, selon nous, l'Office national des transports, que l'on veut instituer, sera en mesure

[Text]

would be capable of dealing with that. A lot of harm can come in a few years with predatory pricing, but under the Competition Act, it would take you three or four years to get going and then there would cases which would end up going to the Supreme Court. Before you ever decide an issue, it would be the year 2000, but a lot of deaths can take place in that period of time. So we think that we need a much more practical approach to it and the national transportation agency could provide that kind of approach.

Mr. Robichaud: You refer to predatory pricing, but where do you see that practice coming from? Is it from truckers from the Canadian industry or from the Americans?

Mr. Cope: I guess it could come from anybody within the industry. Our greater fear is the possibility of predatory pricing on transporter routes by American carriers, but that could come about from any carriers.

For example, if the big American carriers, and they are very big, even in comparison with our biggest, wanted to establish themselves in Canada, they could come in with price regimes that are non-sensically low, knock out hundreds of Canadian companies, and then let the rates rise back up to a normal level. In any event, the predatory pricing could come from anywhere and when one looks at the California experience, it is not an academic thing; predatory pricing does happen.

Mr. Robichaud: From what I can understand, it happens to a very extensive degree before it is brought under control.

Mr. Cope: Absolutely, and this is why the California Public Utilities Commission watched deregulation work for six years and finally said that it was crazy because companies were going bankrupt and there was a lot of carnage out on the highways. Accident rates were going up, so they said that they had to look into it. They held inquiries, they had testimony by all of the authorities in the state and they concluded that deregulation was out of hand, so they have reimposed some measure of rate control in that state.

Mr. Robichaud: What was the reaction time, from the time that it was deregulated and these predatory practices came into effect to the time when the authorities caught a sense of what was going on?

Mr. Cope: Well, I would say the deregulation came about in 1980, and predatory practices started on a small scale right at the outset, but it seemed to catch fire around 1983, 1984. So they launched their inquiry in 1985.

Mr. Robichaud: There is a reaction period of about five years.

Mr. Cope: In California, it took three years to warm up before the predatory fighting got out of hand.

Mr. Robichaud: We can look to something similar in Canada, then, if we are not prepared with the right legislation to prevent that?

[Translation]

de mettre en oeuvre. Les prix abusifs peuvent causer beaucoup de tort en quelques années, mais selon la Loi sur la concurrence, il faudrait trois ou quatre ans avant que l'affaire ne soit entendue, sans parler des causes qui seraient occasionnellement déferées à la Cour suprême. On atteindra l'an 2000 avant que la question ne soit tranchée, mais dans l'intervalle, il pourrait y avoir beaucoup de morts. C'est pourquoi nous préconisons une démarche beaucoup plus pratique, ce que l'Office national des transports peut fournir.

M. Robichaud: Vous parlez des prix abusifs, mais d'où vient cette pratique? Est-ce de la part des camionneurs canadiens ou américains?

M. Cope: Cela pourrait être le fait de n'importe qui au sein de l'industrie. Notre plus grande crainte, c'est l'éventualité de prix abusifs sur les trajets transfrontaliers de la part de transporteurs américains, mais tout autre transporteur pourrait s'en rendre coupable.

Ainsi, si les gros transporteurs américains—et ils sont très gros, même vis-à-vis de nos plus importants transporteurs—voulaient s'établir au Canada, ils pourraient au départ instaurer des prix absurdes, mettre en faillite des centaines de sociétés canadiennes, puis remonter graduellement les prix à un niveau normal. Quoi qu'il en soit, les prix abusifs peuvent être d'origines diverses; lorsqu'on voit ce qui s'est passé en Californie, on constate que ce n'est pas pure spéculation, ces choses-là se passent effectivement.

M. Robichaud: D'après ce que je crois comprendre, c'est un phénomène qui se répand énormément avant qu'on ne puisse réussir à le supprimer.

M. Cope: C'est tout à fait exact; voilà pourquoi la *California Public Utilities Commission* a fait le bilan de la déréglementation depuis six ans, pour aboutir à la conclusion que c'est absurde, car beaucoup de sociétés font faillite et les grandes routes sont le théâtre d'hécatombes. La fréquence des accidents ayant beaucoup augmenté, elle a décidé de faire enquête sur cette question. Elle a tenu des audiences, elle a recueilli des témoignages des autorités de l'État, pour en conclure que la déréglementation échappe à tout contrôle, de sorte qu'elle a réimposé certains barèmes dans cet État.

M. Robichaud: Quel a été le décalage entre la déréglementation, l'établissement des prix abusifs et le moment où les autorités se sont rendu compte de ce qui se passait?

M. Cope: Je dirais que la déréglementation a eu lieu en 1980; d'entrée de jeu, les prix abusifs se sont manifestés à une échelle modeste, mais cette pratique s'est énormément répandue en 1983, ou 1984. La commission a entrepris son enquête en 1985.

M. Robichaud: Le décalage est donc de cinq ans environ.

M. Cope: En Californie, il a fallu trois ans avant que cette pratique n'échappe à tout contrôle.

M. Robichaud: Nous pouvons donc envisager une situation analogue au Canada, si nous n'avons pas de mesures législatives pour l'empêcher?

[Texte]

Mr. Cope: We would like to make sure that there is no predatory pricing from day one. We do not want to take the chance that it is not going to happen for three years because a lot of bad things could happen in those three years.

Mr. Robichaud: What would be your reaction if I were to tell you that this bill could be voted on and passed in the House of Commons by the end of June in this year and that it would come into effect next January? Would you be worried?

Mr. Cope: Oh, absolutely! Of course, the way the legislation is written right now, that is precisely what will happen. We are trying to bring our evidence forward to parliamentarians, which proves that it would be unwise to bring all of this into play before the provinces are ready with their safety net. It is one thing to have competition, but if you get competition between irresponsible operators on the road, then you will get the California result.

• 1600

Mr. Robichaud: Thank you. I sure do hope we can assist you and all the members of the committee in bringing amendments to Bill C-19 to try to control some of the things you have mentioned to us.

Mr. Cope: We are not trying to change the substance of the bill; all we want to suggest to this committee is that they change clause 29 to read that this act shall come into effect on promulgation by the Governor in Council, and that the government and the Minister of Transport would stand up in the House and say that it is our intention as a government to bring the legislation into effect when all the provinces are ready to control the operating practices on the highways.

Mr. Robichaud: But you also said this could take a few years, will it not?

Mr. Cope: It would take a few years right now because some of the provinces lack the money. To put in the safety regime that is required takes some work; they have to develop the standards, they have to develop the laws, the regulations, they have to establish an enforcement mechanism. An enforcement mechanism means inspectors and this costs money, and they are lacking the money. So we are suggesting that perhaps the Canadian Parliament might look at this issue and agree to recommend that some federal moneys be put aside to help them get along.

You see, right now you have a situation—and John Sanderson has done a lot of research into that; maybe I should let him to speak to it—but some provinces are closer to being ready than others. Ontario is close to being ready, but Saskatchewan, Prince Edward Island, are not nearly ready.

Mr. Robichaud: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman. Whenever the truckers arrive, there is always something positive and good comes along, too. I have nothing against railways, but I

[Traduction]

M. Cope: Nous aimerions qu'il n'y ait, au départ, aucune possibilité d'établir des prix abusifs. Nous ne voulons pas courir le risque que cela se produise au bout de trois ans, car tant de mauvaises choses peuvent se produire en trois ans.

M. Robichaud: Quels sentiments éprouveriez-vous si je vous disais que ce projet de loi pourrait être adopté par la Chambre des communes d'ici à la fin de juin prochain et que la loi entrerait en vigueur en janvier prochain? Seriez-vous inquiets?

M. Cope: Tout à fait! Bien sûr, à en juger par le libellé actuel du projet de loi, c'est précisément ce qui va se produire. Nous essayons de faire comprendre la situation aux parlementaires, en faisant la preuve qu'il serait peu judicieux de faire entrer la loi en vigueur avant que les provinces n'aient eu le temps d'instaurer un dispositif de sécurité. La concurrence, c'est bien beau, mais s'il s'agit de concurrence entre exploitants routiers irresponsables, vous aboutissez à ce qui se produit en Californie.

M. Robichaud: Merci. J'espère bien que nous pourrions vous venir en aide, à vous et à tous les membres du Comité, en apportant des modifications au projet de loi C-19, afin d'éviter ce dont vous avez fait mention.

M. Cope: Nous ne cherchons pas à modifier le fond de la mesure; tout ce que nous disons au Comité, c'est qu'il faut modifier l'article 29 pour que cette loi puisse entrer en vigueur par voie de promulgation de la part du gouverneur en conseil, pour que le gouvernement et le ministre des Transports puissent affirmer à la Chambre qu'ils se proposent de mettre la loi en vigueur seulement lorsque les provinces se seront dotées d'un dispositif de contrôle du transport routier.

M. Robichaud: Mais vous dites aussi que cela pourrait prendre quelques années, n'est-ce pas?

M. Cope: Cela pourrait prendre quelques années en ce moment, du fait que certaines provinces ne disposent pas des fonds voulus. Pour mettre en oeuvre le régime de sécurité qu'il faut, un certain travail doit se faire: élaborer les normes, rédiger les lois et les règlements, établir un dispositif d'application. Un tel dispositif implique des inspecteurs, et, partant, certains déboursés, que des provinces ne peuvent actuellement se permettre. Voilà pourquoi nous proposons que le Parlement du Canada convienne de mettre certaines sommes de côté pour venir en aide à certaines provinces.

La situation, en ce moment—et John Sanderson a fait pas mal de recherche à ce propos; je devrais peut-être le laisser vous en parler—est la suivante: certaines provinces ont des préparatifs plus avancés que d'autres. C'est le cas de l'Ontario, mais non pas de la Saskatchewan ou de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. Chaque fois que les camionneurs viennent, ils apportent toujours quelque chose de bon et de positif avec eux. Je n'ai rien contre les chemins de

[Text]

certainly have a great interest in and appreciation of what truckers have done across Canada.

I would like to ask you a few questions, though. In following up with what Mr. Robichaud was asking, you mentioned that when this predation started to show up after five years, the State of California adopted some new regulations. What were those new regulations that were adopted, do you know?

Mr. Cope: Yes. I do not know them in particular, but what they did do was establish some measure of rate regulation. They started to make some specifications to what companies could do with in terms of adjustments to rates. They ordered some rates that were clearly non-compensatory. They ordered them cancelled and they set out some requirements that had the effect of law in terms of what carriers could charge.

Mr. Taylor: Under our legislation, it would be an offence to charge non-compensatory rates.

Mr. Cope: Yes and no. I guess a case could be convened under the Competition Act to say that something was price predation, but that is very heavy legislation. It is almost akin to capital punishment. Not many events take place under that kind of legislation—it is a criminal offence—and what we are saying is that my goodness, a lot of tragedy can take place before any case is ever brought before a court.

Mr. Taylor: In other words, your average trucker is not aware of what is in the Competition Act.

Mr. Cope: I think our industry knows what the Competition Act does and what it does not do; I do not think we are ignorant of that. Our feeling is that the only kind of predation cases that might come under the Competition Act would be very massive cases—for example, if Yellow or Consolidated Freightways or Roadway or one of the big American companies came in and slashed rates by 90% from St. John's to Victoria. That is a big kind of thing where somebody might bring a case under the Competition Act, but if it is on a smaller basis, say if it is on traffic between Calgary and Moose Jaw or Regina, I do not think anybody would bring a case before the Competition Act.

Mr. Taylor: Were there any other regulations besides the rate regulation that California enacted to try to get this thing back on its feet?

• 1605

Mr. Cope: I cannot recall. I am reminded that they brought back, belatedly, some program requirements in terms of safety regulation.

Mr. Taylor: You are really then suggesting that when this legislation does come into effect, the rates are going to be a very important item.

Mr. Cope: We think there is certainly going to be an increase in competition. There is already a lot of competition in the trucking industry, but we think there is going to be more. What we are saying is that although the trucking industry is ready for more, put some limits on it. You do not want to have people slashing rates by 90%, causing their competition a lot of distress and bankruptcy, and then letting

[Translation]

fer, mais je m'intéresse beaucoup aux camionneurs et j'apprécie à sa juste valeur ce qu'ils ont fait au Canada.

Permettez-moi de vous poser quelques questions. Suite à la question que M. Robichaud vous a posée, vous avez dit que, lorsque les prix abusifs ont fait leur apparition au bout de cinq ans, l'État de la Californie a dicté de nouveaux règlements. En quoi consistaient-ils? Le savez-vous?

M. Cope: Oui. Sans en connaître les détails, je sais que cet État a établi de nouveaux barèmes. Il a apporté des restrictions quant aux tarifs que les sociétés pouvaient imposer. Il a aboli certains tarifs qui étaient nettement non compensatoires. Cela fait, il a imposé certaines exigences ayant force de loi quant aux tarifs que les transporteurs pouvaient imposer.

M. Taylor: Selon le projet de loi à l'étude, l'établissement de tarifs non compensatoires constitue un délit.

M. Cope: Oui et non. On pourrait évoquer la Loi sur la concurrence contre certains prix jugés abusifs, mais ce dispositif est bien lourd. Il équivaut presque à la peine capitale. Bien peu de poursuites sont intentées en vertu de cette loi—c'est un délit criminel—voilà pourquoi nous disons: grand Dieu, beaucoup de choses tragiques pourraient se produire avant qu'un tribunal ne soit saisi de la question.

M. Taylor: Autrement dit, le camionneur, en général, n'est pas au courant du contenu de la Loi sur la concurrence.

M. Cope: Je crois que notre industrie sait ce que la loi peut faire et ne pas faire; cela, nous le savons, je pense. Nos croyons toutefois que les seuls cas de prix abusifs qui feraient l'objet de poursuites en vertu de cette loi seraient les cas les plus flagrants—ainsi, si *Yellow, Consolidated Freightways, Roadway*, ou l'une ou l'autre des grandes sociétés américaines, abaissaient les tarifs de 90 p. 100 entre Saint-Jean de Terre-Neuve et Victoria. Alors là, il se pourrait qu'on ait recours à la Loi sur la concurrence, mais s'il s'agit d'une affaire bien modeste, mettons, les tarifs entre Calgary et Moose Jaw ou Regina, personne, à mon avis, n'invoquerait la Loi sur la concurrence.

M. Taylor: En plus de réimposer des tarifs, l'État de la Californie a-t-il pris d'autres mesures pour mettre fin à cet état de choses déplorable?

M. Cope: Je ne m'en souviens pas. Je me rappelle toutefois qu'il a réinstauré un certain programme, un peu en retard, certaines exigences concernant la sécurité.

M. Taylor: Selon vous, donc, lorsque la loi entrera en vigueur, les tarifs revêtiront beaucoup d'importance.

M. Cope: Nous sommes sûrs que la concurrence va s'intensifier. Il y en a déjà pas mal au sein de l'industrie du camionnage, et nous croyons qu'il y en aura davantage. Même si l'industrie s'attend à cette éventualité, nous croyons qu'il faut y imposer certaines limites. Nous ne voudrions pas que certains baissent leurs prix de 90 p. 100, pour nuire à leurs concurrents,

[Texte]

those rates filter back up at some later date. You want to have something in place to prevent that.

Mr. Taylor: I appreciate that point. I think we need to do a little checking on it.

I would also like to mention that your charts are quite revealing. Who prepared these charts?

Mr. Cope: These charts were taken from exhibits brought before the California Public Utilities Commission in the course of their inquiry, and they were put together in our brief by David Bradley, our Director of Economics.

Mr. Taylor: Were they brought in by one group or were they prepared by the state?

Mr. David H. Bradley (Director of Economics, Ontario Trucking Association): These charts are from various testimony.

Mr. Cope: What he is saying is that a number of briefs were brought before the California Public Utilities Commission, and we have picked out the more salient charts from those various briefs.

Mr. Taylor: These charts were not then actually prepared by the Government of California—

Mr. Cope: Some of them were, yes.

Mr. Taylor:—but by various organizations.

Mr. Cope: Some of them are. If you can read the small print, most of them were prepared by the California Public Utilities Commission itself. The California Public Utilities Commission produced most of them, and the California Trucking Association produced one.

Mr. Taylor: Which one was that?

Mr. Cope: The one at the bottom of page A2. I regret the small print. My eyes also have a hard time picking up some of these things.

Mr. Taylor: Well, I am sure you would agree that it depends... if charts are prepared by somebody with a prejudice—

Mr. Cope: Well, you take the accident—

Mr. Taylor: You can really make statistics say anything you want them to.

Mr. Cope: Yes. Absolutely. The first chart on the accident rate was produced by the California Highway Patrol.

Mr. Taylor: It sounds as though it should be pretty good.

Mr. Cope: The second chart was produced by the California Workers' Compensation Rating Bureau. I think all of the charts, save one, were prepared by public agencies.

Mr. Taylor: That is fine. Thank you very much. I appreciate that.

The other point I would like to develop, if I have time, Mr. Chairman, is your opposition to the reverse onus.

[Traduction]

voire les mettre en faillite, pour ensuite rétablir les prix au niveau antérieur. Il faut prévoir un dispositif pour éviter cela.

M. Taylor: Je le comprends bien. Cela nous invite à réfléchir.

Je tiens à ajouter que vos graphiques sont des plus révélateurs. Qui les a préparés?

M. Cope: Ces graphiques proviennent des pièces à conviction remises à la *California Public Utilities Commission* au cours de ses audiences; ils ont été réunis par notre directeur de la Division économique, M. David Bradley.

M. Taylor: Ont-ils été préparés par un groupe, ou par l'État?

M. David H. Bradley (directeur de la Division économique, Ontario Trucking Association): Ces graphiques sont le reflet de divers témoignages.

M. Cope: Autrement dit, un certain nombre de mémoires ont été remis à la *California Public Utilities Commission*, desquels nous avons soutiré les graphiques les plus saillants.

M. Taylor: Ces graphiques n'ont donc pas été préparés par le gouvernement de la Californie...

M. Cope: Certains d'entre eux, oui.

M. Taylor:... mais par diverses organisations.

M. Cope: Certains l'ont été. Si vous pouvez lire ce qui est écrit en petit, la plupart des graphiques ont été établis par la *California Public Utilities Commission* elle-même. Cette commission en a dressé la plupart, tandis que la *California Trucking Association* en a rédigé un.

M. Taylor: Lequel?

M. Cope: Celui qui se trouve au bas de la page A2. Je regrette que cela soit écrit en petit. J'ai aussi beaucoup de mal à voir ce qui est écrit.

M. Taylor: Bon, vous devez convenir que c'est selon... si les graphiques ont été dressés par quelqu'un qui a un préjugé...

M. Cope: Bon, prenons les accidents...

M. Taylor: On peut faire dire aux statistiques tout ce que l'on veut.

M. Cope: Exact. Tout à fait. Le premier graphique, sur la fréquence des accidents, est l'oeuvre du *California Highway Patrol*.

M. Taylor: Cela me paraît valable.

M. Cope: Le deuxième graphique est celui du *California Workers' Compensation Rating Bureau*. Sauf erreur, tous ces graphiques, à part un, ont été dressés par des organismes publics.

M. Taylor: Bien. Merci beaucoup. Je vous en sais gré.

La deuxième question que j'aimerais soulever, si le temps me le permet, monsieur le président, a trait à votre opposition au renversement du fardeau de la preuve.

[Text]

Mr. Cope: At one time we appeared before this committee and we had thoughts on how to improve the changes on economic regulatory reform. We have decided we are not going to argue the economic questions any more.

However, I defy anybody to read clause 7 and tell me how it would ever work. We have looked at it intensely, but we do not see how clause 7 would ever have a single application in the lifetime of this legislation. We think it is total nonsense.

Mr. Taylor: I am not particularly keen about the reverse onus, but I am certainly not keen about the present situation whereby a trucker has to appear before every Highway Traffic Board in every province, in or through which he wants to operate. This is unfair to truckers compared to what it is for railways.

• 1610

Mr. Cope: Mr. Taylor, we are prepared to go to a fit, willing and able standard immediately, so long as a safety net is in place.

Mr. Taylor: Thank you. I think that is a very important point and I think it is worth considering.

That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Cope, I take it in all fairness that you are saying the Ontario Trucking Association agrees with the purpose and the intent of Bill C-19 with a rather large "but".

Mr. Cope: Well, I guess if you were to poll our membership in terms of what they think about economic deregulation, a large number of them still are not very fussy about it. I think we have now accepted that it is coming, however, and so what we want to do is make sure there is a proper safety net.

Mr. Reid: Is it fair to say that what you are trying to do is delay the coming for as long as you can?

Mr. Cope: Absolutely not.

Mr. Reid: Then from the point of view of making certain that all provinces—as, for instance, the suggested amendment to clause 29 . . . Recognize if you would, sir, that there is a three-year period before Bill C-19 comes into law and effect.

Mr. Cope: Not so.

Mr. Reid: Do you not think that three years is a sufficient period of time to bring all provinces on the same playing field, one with the other and that if you leave it as open as you suggest, you never will?

Mr. Cope: There is no three-year period. There is no three-year period; I do not quite understand the reference.

Mr. Reid: I thought it was pretty well understood that Bill C-19 would not come into effect for a period of three years.

Mr. Cope: Yes, I have read the testimony in the House and there is a lot of confusion on the point. I think people have

[Translation]

M. Cope: Lorsque nous avons comparu devant ce Comité, nous lui avons fait connaître notre réflexion d'ordre économique sur la réforme de la réglementation. Nous avons décidé cette fois-ci de nous désintéresser quelque peu des questions économiques.

Cependant, nous mettons quiconque au défi de lire l'article 7 et de nous dire comment cela va marcher. Après mûre réflexion, nous estimons qu'il sera impossible d'avoir recours à cet article. C'est de l'absurde pur et simple.

M. Taylor: Le renversement du fardeau de la preuve ne m'emballer pas, mais ce qui ne m'emballer pas non plus, c'est l'état de choses actuel, qui oblige le camionneur à se présenter devant la Commission de la circulation routière dans chaque province où il veut exploiter un service de camionnage. Par rapport aux chemins de fer, c'est tout à fait injuste envers les camionneurs.

M. Cope: Monsieur Taylor, nous accepterons d'emblée le critère d'aptitude, si le dispositif de sécurité est déjà implanté.

M. Taylor: Merci. Cela me semble être un facteur des plus importants, digne de considération.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Monsieur Cope, si je vous ai bien compris, vous dites que l'*Ontario Trucking Association* souscrit à l'esprit et à la lettre du projet de loi C-19 mais, et c'est un grand «mais».

M. Cope: Ma foi, si l'on faisait un sondage auprès de nos membres afin de savoir ce qu'ils pensent de la déréglementation économique, j'imagine qu'un grand nombre d'entre eux ne serait pas emballés. Nous acceptons toutefois qu'elle se fasse, mais nous voulons que l'on établisse en parallèle un dispositif de sécurité adéquat.

M. Reid: Sera-t-il juste de dire que vous essayez le plus possible de retarder la mise en vigueur de cette loi?

M. Cope: Absolument pas.

M. Reid: Mais, si l'on veut s'assurer que toutes les provinces . . . à titre d'exemple, je cite la modification proposée à l'article 29 . . . Vous devez bien admettre que le projet de loi C-19 n'entrera pas en vigueur avant trois ans.

M. Cope: Non.

M. Reid: Ne croyez-vous pas que ce délai suffit pour que les provinces harmonisent leur texte législatif, chose qui ne se fera pas, si l'on impose aucun délai, comme vous le proposez?

M. Cope: Il n'y a pas de délai de trois ans. Je le répète, il n'y en a pas, je ne saisis pas votre allusion.

M. Reid: Je croyais qu'il était bien compris que le projet de loi C-19 n'entrerait pas en vigueur avant trois ans.

M. Cope: J'ai lu les discours prononcés à la Chambre, et tout cela prête à confusion. Du fait que l'on prévoit le renverse-

[Texte]

been extrapolating that three-year period from the reverse onus test as meaning that nothing is going to happen for three years.

What we are saying is that from a practical point of view the reverse onus test will not work. It will have no applications brought before it, so de facto you go to fit, willing and able on day one.

Mr. Reid: All right. But the suggested amendment to whatever this time period is—and I take your words exactly, “when all the provinces are ready” as meaning they will have to establish a common level of standards and have their enforcement mechanism in place before the bill might be implemented and put into law.

Mr. Cope: That is right. Just to clarify the point, Ontario will be ready this year.

Mr. Reid: What if one, what if two or three provinces are not ready for five years from now?

Mr. Cope: Our concern is over—

Mr. Reid: Do you suggest and does the Ontario Trucking Association suggest—

Mr. Ouellet: It is a federal responsibility; you take it back.

Mr. Reid: Do you suggest that the Ontario Trucking Association then favours the implementation of the bill, or does not, and this is being used as a means of deterring its implementation?

Mr. Cope: Well, I do not know how else to assure you of our sincerity on the point. As I say, Ontario is ready this year. We are ready to go with deregulation later this year; we will be ready in Ontario, but we do not want to be in a position where we have to go to the Ontario legislature and ask them to put up a brick wall along the borders of Ontario because the vehicles coming from other jurisdictions, from other provinces and from U.S. states will not meet Ontario's standards.

Mr. Reid: As a result of the presentation I wonder if you are not selling some of the members of your association short. For instance, on the condition of entry being ready, fit and able; included in those qualifications are methods of safety and the establishment of an ability to serve the public, both from the equipment and manpower personnel point of view and safety practices in place at the time of the application being made.

Now then, are you suggesting that for some reason, one clause, a dozen clauses of the code of safety... recognizing, Mr. Cope, that from the very outset it has been indicated safety will be a top priority?

• 1615

Mr. Cope: But it is not.

Mr. Reid: What do you mean it is not? Safety will be a top priority and a national transportation agency will be established to ensure safety measures are subject to inspection and will be kept such a top priority.

[Traduction]

ment du fardeau de la preuve, certains ont pu croire que rien ne se produirait avant trois ans.

Nous disons, nous, que sur le plan pratique, cela n'aboutira à rien. Aucune demande de permis ne sera présentée, car vous serez jugés aptes de facto, dès le premier jour.

M. Reid: Bon. Mais selon le délai proposé dans votre amendement—et je reprends vos termes exacts: «lorsque toutes les provinces seront prêtes», pour moi, cela signifie que les provinces auront établi des normes et des dispositifs d'application uniformes avant que le projet de loi ne puisse entrer en vigueur.

M. Cope: C'est exact. À titre d'éclaircissement, l'Ontario sera prête cette année.

M. Reid: Mais qu'arrivera-t-il si une, deux ou trois provinces ne sont pas prêtes d'ici cinq ans?

M. Cope: Nos préoccupations portent sur...

M. Reid: Vous-même, et l'*Ontario Trucking Association*, laissez-vous entendre...

M. Ouellet: Cela relève du gouvernement fédéral; rétractez-vous.

M. Reid: Laissez-vous entendre que l'*Ontario Trucking Association* se prononce pour ou contre l'entrée en vigueur de ce projet de loi, mais qu'elle a recours à ce prétexte pour en retarder la mise en vigueur?

M. Cope: Ma foi, je ne sais comment vous convaincre de notre sincérité à cet égard. Je l'ai déjà dit, l'Ontario sera prête cette année. Nous nous conformerons à la déréglementation plus tard cette année; nous serons prêts en Ontario, mais nous ne voulons pas être obligés d'avoir à nous adresser à l'assemblée législative de l'Ontario pour lui demander d'ériger une muraille aux frontières de cette province, du fait que les véhicules provenant d'autres provinces et des États américains ne répondent pas aux normes fixées par l'Ontario.

M. Reid: Suite à votre exposé, je me demande si vous n'agissez pas à l'encontre des intérêts de certains de vos membres. Ainsi, en ce qui a trait aux critères d'aptitude on inclut des éléments tels les méthodes de sécurité, la possibilité de bien servir le grand public, tant au niveau des équipements que du personnel, l'implantation de pratiques de sécurité au moment où la demande de permis est présentée.

Alors, dites-vous que pour une raison quelconque, un article, une douzaine d'articles du code de sécurité... en reconnaissant monsieur Cope, que dès le début, il a été dit que la priorité est accordée à la sécurité?

M. Cope: Mais ce n'est pas le cas.

M. Reid: Comment ça? La sécurité est en tête des priorités et on va créer un Office national des transports pour s'assurer que les normes sécuritaires sont bien respectées.

[Text]

When you talk in terms of other states' jurisdiction, you have to talk in terms of the same legislative playing field. Would all of your members be prepared to submit to the same presentation that if the legislation is not in place then they are going to fail to maintain their equipment? They are going to run their personnel long periods of time so that both the equipment and the personnel suffer fatigue, and safety goes down the drain just because there is no code in place.

Mr. Cope: Perhaps I might turn to one of our members, John Sanderson of Canadian Pacific trucks, to say how his company looks at it.

Mr. John A. Sanderson (Vice President, Public Affairs, CP Trucks): Basically, Mr. Reid, your question deals with our concern about the National Safety Code. The actual safety code in fact does not exist. There is no such thing as a National Safety Code at this time.

Mr. Reid: I think that is right at this time.

Mr. Sanderson: Our concern is that because there are many areas of the National Safety Code relating to hours of work, vehicle specifications, uniform, accident, maintenance, vehicle inspections and a whole variety of areas each of the provinces is now busy researching and developing with their own priorities and timetables, we are certain at this time the safety code will not be uniformly in place across the country by January 1, 1988. We sincerely believe this is the effective date of total deregulation of interprovincial and transborder trucking in this country.

We have some concerns in that a fitness test was agreed to by the Minister some years ago to be in place by December 1985. The fitness test is not yet even on paper and it is now more than a year later and there is nothing in sight.

We are coming up to total deregulation of this industry interprovincially in less than a year, and we are very concerned the code will not be in place. We expect a very strong competitive scramble as of January 1, 1988, and we expect there will be a number of carriers who, without rigid enforcement of safety, may well bend the rules you mentioned. They may drive their drivers much longer than they normally should because they know there is no safety and enforcement of hours of work in place. They may skimp on maintenance. They may skimp on a lot of things just to survive, not that they want to create a danger to the public.

In talking about the California case, this is what we are attempting to bring to this committee, the fact that this did happen in California because of very intense regulation. It did not particularly surprise a lot of people, but it did require very rigid remedies by the California commission, rigid control of rates, immediate increases in rates across the board, and a whole new safety program which now is expanding right across the United States.

What we are trying to do with you and this committee is to attempt to let you know we want the safety enforcement program in place generally across all the provinces before total deregulation.

[Translation]

Quand vous parlez de la compétence d'autres états, vous devez parler du même groupe de lois. S'il n'y a pas de loi, est-ce que tous vos membres vont laisser tomber l'entretien de l'équipement? Est-ce qu'ils vont faire travailler leur personnel pendant de longues heures, pour qu'il se fatigue, que le matériel s'use et toute la sécurité aille à vau l'eau, simplement parce qu'il n'existe pas de code?

M. Cope: Je demanderais à un de nos membres, John Sanderson, de la *Canadian Pacific Trucks*, de nous dire comment sa société voit les choses.

M. John A. Sanderson (vice-président, Affaires publiques, CP Trucks): Votre question, monsieur Reid, porte sur le code de sécurité nationale. Ce code en fait n'existe pas. Pour l'instant, il n'y a pas de code de sécurité nationale.

M. Reid: Pour l'instant.

M. Sanderson: Ce qui nous inquiète, c'est que le code de sécurité nationale porte sur bien des choses, les heures de travail, les caractéristiques des véhicules, les uniformes, les accidents, l'entretien, les inspections, et chaque province s'est mise à pied d'œuvre pour dresser sa propre liste de priorités et son propre échéancier et nous sommes convaincus que le code ne pourra pas entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1988 dans tout le pays. Ce que nous aurons à cette date, c'est la déréglementation du camionnage interprovincial et international.

Il y a quelques années déjà, le ministre a promis que le test d'aptitude serait administré à partir de décembre 1985. Or, il ne figure même pas sur papier, et un an plus tard, il n'y a toujours rien à l'horizon.

On nous dit que la déréglementation interprovinciale se fera en moins d'un an mais nous risquons de nous retrouver sans code. Au 1^{er} janvier 1988 la concurrence sera cahotique et si les règles sécuritaires ne sont pas sévèrement appliquées, il est à craindre qu'un certain nombre de transporteurs ne contournent les règles que vous avez mentionnées. Par exemple, s'ils savent que l'on ne respecte pas les normes sécuritaires la durée maximum des heures de travail, ils pourront faire travailler leurs chauffeurs beaucoup plus longtemps. Ils se contenteront d'un entretien superficiel. Ils rognent ici ou là, pas parce qu'ils veulent mettre en péril la population, mais tout simplement pour survivre.

Je veux mentionner l'expérience de la Californie pour attirer l'attention du Comité sur les conséquences qu'une réglementation très intensive a eu dans cet État. Le résultat n'était pas surprenant mais cela a pris des mesures draconiennes de la part de la Commission californienne, à un contrôle strict des tarifs et des augmentations générales des tarifs immédiates ainsi qu'un nouveau programme sécuritaire que les autres États ont commencé à adopter.

Ce que nous voulons vous dire, c'est que chaque province doit avoir en place un programme permettant de contrôler le respect des normes sécuritaires avant la déréglementation totale.

[Texte]

Mr. Reid: I thank the Ontario Trucking Association for alerting us if we did not know that safety is still a rather major concern.

Why would the Ontario Trucking Association not be very much concerned if they were led to believe, as on page 9, several factors would give the United States motor carriers an enormous advantage over Canadian carriers in the event an open border between Canada and the United States occurred? You gave some of the reasons why you felt the Americans would have some advantage over Canadian carriers. Recognizing the proximity of Canadian carriers, or establishment of business and their proximity to the shippers and users, why do you suggest there will be an enormous advantage to United States carriers?

• 1620

Mr. Sanderson: The basic problems relate to the cost structure and the differences between what Canadian carriers and U.S. carriers face in their industry. We are going to be granting them the opportunity to come to Canada and operate under their rules. Those will be their tax rules, their depreciation of equipment rules, their general tax structures, their write-off capabilities for licences and goodwill and their social structure. It does not involve some of the more advanced forms of legislation we have in this country, such as pay equity, pension reform, day care and extensive workers' compensation.

We are not suggesting those programs are bad. We are suggesting that the costs imposed by those programs and the fuel tax structure in this country puts us at a considerable disadvantage. We are working very hard with both federal and provincial governments to try to get those advantages lessened so that when the borders are opened next January we will have an opportunity to compete fairly and evenly with the U.S.-based carriers.

Mr. Reid: We will not be cutting social justice programs. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Mr. Benjamin. We are almost an hour—

Mr. Benjamin: I know, but I had to stay in the House, Mr. Chairman. I apologize.

The Chairman: We were late getting started because we did not have a quorum. The committee was embarrassed.

Mr. Benjamin: I apologize. I had to take part in a debate.

The Chairman: Is that point of privilege?

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: That is not going to get you away.

Mr. Benjamin: It does not matter, but I was obligated to be there. I have a couple or three questions. I will be as brief as I possibly can be.

I want to congratulate the Ontario Trucking Association. You spoke about the California experience. It is our understanding that because of the interstate exit and entry provisions by their national government, is it not correct that

[Traduction]

M. Reid: Je remercie la *Ontario Truck Association* de nous avoir mis la puce à l'oreille, au cas où l'on ignore que la sécurité pose encore de graves problèmes.

Si l'on en croit la page 9 de votre mémoire, qui indique que si on ouvrait la frontière entre le Canada et les États-Unis, les transporteurs américains seraient très favorisés par rapport aux transporteurs canadiens, la *Ontario Trucking Association* a tout lieu de s'inquiéter. Vous avez cité certaines des raisons pour lesquelles, selon vous, les transporteurs auraient certains avantages par rapport à leurs collègues canadiens. Pourquoi à votre avis les transporteurs seraient-ils tellement favorisés alors que les transporteurs canadiens se trouvent sur place, près des expéditeurs et près des destinataires?

M. Sanderson: Cela tient au barème des coûts et aux différences qui existent entre l'industrie américaine et l'industrie canadienne. Nous allons permettre aux transporteurs américains de venir exercer leurs activités au Canada, mais ils seront imposés en vertu des lois américaines ils pourront profiter des amortissements permis pour l'équipement et la clientèle sans avoir à respecter nos lois plus éclairées en matière d'égalité des salaires, de réforme des pensions, services de garderie et Commission des Accidents du Travail.

Ce n'est pas que ces programmes soient mauvais, mais ils sont coûteux et pour cette raison nous nous trouvons très défavorisés, sans parler du prix de l'essence. Nous essayons trop fort de convaincre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux de tenter de faire disparaître ces iniquités avant janvier prochain, de sorte que lorsque nous ouvrirons nos portes, les transporteurs canadiens pourront concurrencer de plein pied les transporteurs américains.

M. Reid: Il n'est pas question de supprimer des programmes de justice sociale. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Reid. Monsieur Benjamin, cela fait pratiquement une heure...

M. Benjamin: Je sais, mais j'ai dû rester en Chambre monsieur le président. Excusez-moi.

Le président: Nous avons commencé en retard parce que nous n'avions pas le quorum. C'est vexant.

M. Benjamin: Excusez-moi, mais j'ai dû participer à un débat.

Le président: Une question de privilège peut-être?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Vous ne vous en tirerez pas aussi facilement.

M. Benjamin: Peu importe, je n'ai pas pu m'en aller. J'ai deux ou trois questions et j'essaierai d'être aussi bref que possible.

J'aimerais féliciter la *Ontario Trucking Association*. Vous avez parlé de l'expérience de la Californie. Apparemment, à cause des dispositions du gouvernement américain concernant les points d'entrée et de sortie des états, la seule façon pour la

[Text]

California found the only way they could control entry and exit, safety standards and working conditions was to regulate rate setting within their borders? That is the route they had to take, was it not? They could not go back and do anything about exit and entry, maintenance, inspections, safety or whatever. Within their own state the only mechanism left to them was rate-setting.

Mr. Cope: If they choose, I believe it is within their competence to regulate entry and exit for intrastate commerce. Where traffic moves entirely within the state, I believe they can establish—

Mr. Benjamin: I said interstate.

Mr. Cope: When they passed the Motor Carrier Act in the United States and deregulated federally, California came along and did something state-side. Their state-side deregulation was even more pronounced than the federal deregulation. Now they are repairing their own action. They made it wide open and said, let competition sort it all out. They found competition does not sort it out the way they would like it.

Mr. Benjamin: Yes, but you missed my point. Their federal legislation on multi-state truck transport, on entry and exit, maintenance, safety standards and what not, they could not go back and do anything about it because it was federal legislation. The only control they had was to bring in rate regulation. It would require truckers from outside the State of California to charge certain rates to make them do certain things about entry and exit, maintenance and safety and a host of other things.

• 1625

Mr. Cope: You are quite right; their competence extends to the laws they can apply within the State of California.

Mr. Benjamin: Yes. I would like to ask you also . . . I am forgetting to finish my congratulations. I want to congratulate your association for having the courage to say to hit you on all these other things, including the safety standards, the Accident Investigation Boards, and a uniformed code that applied to anybody and everybody in the trucking business, before we bring in this bill. I compliment you on it.

I think Mr. Reid and Mr. Taylor referred to one problem: we have 13 jurisdictions, including 2 territories, 10 provinces and the federal government. On interprovincial and cross-border traffic under the Constitution, the federal government has the constitutional authority to regulate any and all trucking practices. It is obvious that getting 10 provinces, 2 territories and the federal government together in agreement is not working.

Who should enforce and regulate the National Safety Code and other terms and conditions for interprovincial and extra-provincial trucking? After the experience since the early 1950s when the federal authority vacated its constitutional authority and gave it to the provinces for interprovincial and extra-

[Translation]

Californie de contrôler les entrées et les sorties, les normes sécuritaires et les conditions de travail a été d'établir un tarif pour leur État. C'est bien ce qu'ils ont fait en Californie n'est-ce pas? Comme il leur était impossible de contrôler les entrées et les sorties, l'entretien, les inspections, la sécurité ou autre chose, il ne leur restait qu'un seul mécanisme, soit l'établissement des tarifs.

M. Cope: Je pense que la Californie aurait pu réglementer les entrées et les sorties dans leur propre état. Lorsqu'il s'agit d'un parcours dans un seul état, je pense qu'ils sont en mesure . . .

M. Benjamin: Et j'ai bien dit inter-état.

M. Cope: Lorsque le gouvernement fédéral des États-Unis a adopté la *Motor Carrier Act*, mise en oeuvre la déréglementation, la Californie a mis en oeuvre son propre programme de déréglementation à l'échelle de cet état, qui s'est avéré plus sévère encore que la déréglementation fédérale. Maintenant ils doivent payer les pots cassés. Ils ont ouvert leurs portes toutes grandes et ont dit: que la concurrence mette de l'ordre là-dedans. Ils se sont aperçus que l'ordre en question n'était pas de leur goût.

M. Benjamin: En effet, mais vous n'avez pas compris mon argument. La loi fédérale relative au camionnage multi-états, aux entrées et sorties, à l'entretien, aux normes sécuritaires etc . . . , était une loi fédérale et ils n'avaient aucun pouvoir. Leur seul recours c'était de contrôler les tarifs. Pour convaincre les camionneurs d'autres états à respecter certaines normes d'entrée et de sortie, d'assurer un certain niveau d'entretien et de sécurité, entre autres, l'état de la Californie leur a offert différents tarifs.

M. Cope: Vous avez parfaitement raison; il y a même certaines lois fédérales qui s'appliquent jusque dans l'état de la Californie.

M. Benjamin: En effet. Je voulais vous demander également . . . j'ai oublié de vous féliciter. Je voulais vous féliciter d'avoir eu le courage de nous bombarder de toutes ces demandes—normes sécuritaires, commissions d'enquêtes sur les accidents, code uniforme pour toute l'industrie du camionnage—avant que nous ne présentions ce projet de loi. Je vous félicite.

Je pense que messieurs Reid et Taylor ont mentionné le problème qui se pose du fait que nous avons 13 gouvernements, soit 2 territoires, 10 provinces et un gouvernement fédéral. Aux termes de notre Constitution, le gouvernement fédéral est habilité à réglementer l'industrie du camionnage pour les parcours interprovinciaux et internationaux. Il est clair que ce n'est pas facile pour 10 gouvernements provinciaux, 2 gouvernements territoriaux et un gouvernement fédéral de se mettre d'accord.

De qui devrait relever l'application du code de sécurité nationale pour faire respecter les normes dans l'industrie du camionnage pour les parcours interprovinciaux et extraprovinciaux? Après l'expérience que nous avons eue au début des années 50 lorsque le gouvernement fédéral a transféré aux

[Texte]

provincial trucking only, do you think we should have a national agency that lays down the standards for all truckers, no matter which province they operate in, as long as they are working interprovincially or across the U.S. border? Do you think it is time now to return it to a federal body? It can have provincial representatives on it or whatever. Would you agree it would be a route we should go?

Mr. Cope: First of all, let me say that our general position would be that we really do not care which level of government does it, so long as it is done. In terms of practicality, we do see the possibility of having the national transportation agency take a hand in this question of hours of work. I think one of the things we concern ourselves with is what we call excess hours, driver fatigue and the accidents that flow from it. Right now you have the Canada Labour Code, which sets out hours of work limits, and you have in Ontario and other provinces things like—

Mr. Benjamin: It does not apply to you.

Mr. Cope: —the Employment Standards Act. But when you have a situation where a trucker begins his day in, say, Rivière du Loup and he is running to Windsor, then you can find he may be within the hours of work limits within a single province, not exceeding 10 hours, say, in either Quebec or Ontario. But when you put the two of them together, he may be operating 12, 13, 14 or 15 hours and going beyond the intent of the provincial legislation. We say the national transportation agency should have ability to monitor it and to provide cease-and-desist notices to companies that operate their drivers those kinds of hours; they lead to driver fatigue, which leads to accidents.

Mr. Benjamin: Correct me if I am wrong. I am assuming you have answered my question in the affirmative.

Mr. Cope: Certainly when it comes—

Mr. Benjamin: If the law of Quebec says he is limited to a maximum of 10 hours and if the law of Ontario says he is limited to 10 hours, he can drive 20 hours without violating the law of either province. Therefore you want the federal authority to have jurisdiction.

Mr. Cope: This is our point.

Mr. Benjamin: Now one final question, Mr. Chairman. Could you give us your exact time frame? The government is going to do what it is going to do, and there is nothing you or I or my colleague here can do about it. We have to try to persuade them to put in place all these other things you feel should be in place before Bills C-18 and C-19 are functioning.

• 1630

Can you tell us if there are any of your customers who have concerns about the reliability of members of your association and are prepared to say so? We are getting a stacked deck around here, in case you have not noticed by now.

Mr. Cope: I believe there is a view within the shipping community that they want to see the highways safe. I think

[Traduction]

provinces les responsabilités pour le camionnage interprovincial et extraprovincial, pensez-vous qu'il faudrait avoir une agence nationale qui établisse les normes pour les camionneurs, quelle que soit leur province d'activités, dans la mesure où il s'agit de parcours interprovinciaux ou internationaux? Pensez-vous que le moment soit venu pour le fédéral d'assumer à nouveau cette responsabilité? Le gouvernement fédéral pourrait toujours choisir des représentants provinciaux. Pensez-vous que ce soit la bonne solution?

M. Cope: Tout d'abord, je vous dirais que peu nous importe le gouvernement qui s'en charge, dans la mesure où c'est fait. Sur le plan pratique, il ne semble guère possible de demander à l'Office national des transports de réglementer les heures de travail. Ce qui nous inquiète ce sont les heures excessives de travail car les chauffeurs sont fatigués et cela cause des accidents. À l'heure actuelle vous avez le Code du travail du Canada qui établit le nombre maximum d'heures de travail et en Ontario et dans d'autres provinces vous avez des...

M. Benjamin: Ça ne s'applique pas à vous.

M. Cope: ... chose comme la Loi sur les normes d'emploi. Mais si le camionneur commence sa journée, mettons à Rivière du Loup et qu'il s'en va à Windsor, il se peut fort bien qu'il n'ait pas dépassé le maximum d'heures de travail dans chaque province, mettons qu'il ait travaillé 10 heures au Québec ou en Ontario. Mais si vous ajoutez les deux, il peut avoir travaillé 12, 13, 14 ou 15 heures d'affilée, ce que la loi n'a pas prévu. Nous pensons que l'Office national des transports devrait pouvoir surveiller cela et mettre fin à ces pratiques si elles existent car les chauffeurs se fatiguent ce qui entraîne des accidents.

M. Benjamin: Rectifiez si je fais erreur, mais je pensais que vous aviez répondu affirmativement à la question.

M. Cope: Certainement lorsqu'il s'agit de...

M. Benjamin: Si la loi du Québec précise que le maximum d'heures est de 10 et que la loi d'Ontario a le même plafond, le chauffeur peut rouler 20 heures d'affilée sans contrevenir à aucune de ces lois. Il faut donc que le fédéral puisse intervenir.

M. Cope: C'est bien notre avis.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président. Quels sont les délais précis que vous avez prévus? Le gouvernement doit faire ce qu'il doit faire et ni vous ni moi n'y pourrions rien. Il va falloir essayer de les convaincre de mettre tout ça en place avant de promulguer les projets de loi C-18 et C-19.

Pourriez-vous nous dire si parmi vos clients il y en a qui manque de confiance en votre Association et ils sont prêts à le déclarer? Au cas où vous ne l'auriez pas remarqué, les dés sont pipés.

M. Cope: Je pense que tous les expéditeurs, veulent qu'on assure la sécurité routière. Par contre, ils craignent qu'en

[Text]

their concern is that the focus on safety not detract from getting ahead with economic deregulation. They think that the safety thing might be used as camouflage to keep the same economic controls in effect for a long time.

We believe that they are now starting to understand our point of view. We are not trying to hide behind any camouflage. We suggest that this committee recommend to the government that clause 29 say this act shall come into effect when it will be promulgated by the Governor in Council. That gives to the Cabinet the opportunity to bring it in whenever they want.

We are suggesting that you bring it in when the safety net is there. If a safety net takes years and years to construct, then bring it ahead. But in the meantime, try to co-operate and provide a little bit of funding to the provinces that do not have the wherewithal to get ahead with their safety enforcement scheme. Let them move ahead a little more quickly. We think they could probably do it in a couple of years.

We have Stelco coming in here after us; they will have some comments on that. But we think two years is not a big time period. If you compare that with what the accident rate might be with and without the safety net, I think you would have to opt for the safety net.

So we are not looking for a long delay. We want the safety net. But write your legislation in a form that the government can decide to bring in the new rules whenever they want.

I would ask the Minister of Transport to make some kind of commitment in the House to bring the legislation into effect when they are confident that the safety net is in place.

Mr. Benjamin: Would you then be prepared to make a recommendation to this committee on Bill C-18? It sets up a new national transportation agency and gives it authorities of various kinds over interprovincial and cross-border trucking. Is that what you would like to see built into the legislation?

Mr. Cope: Yes. I am trying to be careful. I do not want to get into an inter-jurisdictional thing here. But I think there is a case for the federal government to use some of their own agencies, where historically they have not. In terms of the hours of work control, I think it is important. On vehicle safety standards, I guess that might not be unreasonable. But in the areas where the provinces have a concern about the size and shape of vehicles that cross the roads they have to build and maintain, I have to think that the provinces would not want to give away all of their responsibilities and authorities in those areas. But I think there is a place for some kind of division between federal bodies and provincial bodies.

Mr. Benjamin: Mr. Taylor and I share this concern. You have to have 10 bloody permits to move into 10 different provinces. All their restrictions or standards are different. The province can set a load limit and a speed limit. But once you get beyond that on a fit-willing-and-able test, one province might have the minimum requirements and another might have real tough ones. Do you not agree that this is one instance

[Translation]

s'attachant à ce sujet, on en profite pour laisser de côté la déréglementation économique. Ils ont peur que la sécurité routière ne soit qu'un prétexte permettant de maintenir longtemps en place les mêmes contrôles économiques.

Je pense qu'ils commencent à se rallier à notre point de vue. Pour nous, il n'est pas question de camouflage. Nous aimerions que votre Comité recommande au gouvernement de dire dans l'article 29 que la loi entrera en vigueur lorsqu'elle aura été promulguée par le gouverneur en conseil. Ce qui donne la possibilité au Cabinet de promulguer la loi au moment où il le souhaite.

Nous vous recommandons d'attendre pour le faire que le filet de sécurité soit en place. Cela peut prendre des années, mais, dans l'intervalle, le gouvernement pourrait collaborer en fournissant une aide financière aux provinces qui n'ont pas les moyens de mettre en oeuvre un programme de sécurité routière. Cela permettrait de raccourcir les délais, ça ne devrait pas prendre plus de deux ans.

La Stelco comparaît après nous et vous fera des observations là-dessus. Deux ans, à notre avis, ce n'est pas si long. Si vous comparez le taux d'accidents possible avec ou sans filet de sécurité, vous êtes obligé d'opter pour le filet de sécurité.

Nous ne voulons pas retarder vraiment la promulgation de la loi, nous voulons par contre un réseau de sécurité. Vous pouvez rédiger votre projet de loi de telle forme que le gouvernement sera en mesure de le promulguer quand bon lui semblera.

J'aimerais que le ministre des Transports s'engage en Chambre à ce que la loi n'entre pas en vigueur tant qu'il n'est pas convaincu que le réseau de sécurité est bien en place.

M. Benjamin: Dans ce cas, pourriez-vous faire une recommandation à ce Comité concernant le projet de loi C-18? Ce projet de loi établit un nouvel Office national des transports et lui confère divers pouvoirs relativement au camionnage interprovincial et international. C'est bien ce que vous voulez qu'on mette dans la loi?

M. Cope: Oui. Par contre, je dois faire attention de ne pas parler de conflits entre compétence. Même si cela ne s'est jamais fait, je pense que dans ce cas-ci le gouvernement fédéral serait justifié d'avoir recours à ces propres agences pour contrôler par exemple nombre d'heures de travail, ce qui est important. Ou les normes sécuritaires des véhicules, ce ne serait pas déraisonnable non plus. Par contre, ce sont les provinces qui s'occupent de la construction et de l'entretien des routes et qui s'intéressent à la forme et au poids des véhicules qui les parcourent; je ne pense d'ailleurs pas qu'elle veuillent abandonner toute responsabilité en la matière. Pourtant, il devrait être possible de répartir la responsabilité entre le fédéral et les provinces.

M. Benjamin: M. Taylor et moi-même partageons votre souci. Si votre véhicule traverse dix provinces, vous avez besoin de dix fichus permis. Les restrictions ni les normes ne sont les mêmes. Chaque province peut imposer un tonnage maximum et de vitesse. Mais même une fois que vous avez passé le test d'aptitude, il n'en reste pas moins que dans certaines provinces les normes sont très souples et qu'elles sont très rigides dans

[Texte]

where the federal authority has to take back what up until now the provinces have had? It is a federal constitutional authority.

• 1635

Mr. Cope: No industry craves uniformity and evenness across Canada more than the trucking industry. We would like to have the application of law be the same in every particular jurisdiction we operate into. We recognize it has been a little bit difficult to attain it up to this point in time.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I have just a couple of questions as we are running behind, Mr. Cope.

You of course are part of the Canadian truckers' overall umbrella association and obviously a very large player there. I would like to know just how big a player you are and how much of your business is now done in the States, either in percentage or in actual number of permits you have down there relating to the size of your association in Ontario.

Mr. Cope: Let me put it this way. In Ontario, the association has something like 600 for-hire carrier members. Of those 600, about 175 operate into the United States. Those 175 pretty well include all of the large operators. I do not know if you can remember off the top of your head, David, but I think we are looking at a substantial proportion of Ontario revenues derived from transborder business, maybe even as high as 20% or 30%.

The Chairman: That is very helpful. Do you have any suggestions to the committee—and I appreciate your brief was short, succinct and directed to the bill and your three main concerns—or anything you could send to the committee afterward in terms of what type of definition you would like to take care of the problem of predatory pricing? Some member asked—I think it was Mr. Robichaud—whether you want some type of compensatory provision, or if you relate it to the California experience where they have rate regulation. Do they publish them? Where could we get some help from you in that?

Mr. Cope: We obviously over time have put our minds to this question of how to define predatory pricing and how to define an unsafe pricing practice. We have developed some thoughts on it which we will be glad to send to the committee. We can also send you information on what the whole California story was about.

The Chairman: They publish their rates now, do they not?

Mr. Cope: That is right, but they brought in—

The Chairman: They do not have confidential contracts.

Mr. Cope: Not to my knowledge.

Mr. Benjamin: Not inside the state.

[Traduction]

d'autres. Ne pensez-vous pas que dans ce cas-là le pouvoir fédéral devrait prendre le pas sur les provinces? Il s'agit après tout d'un pouvoir fédéral aux termes de la Constitution.

M. Cope: Il n'y a pas d'industrie qui tienne davantage à l'uniformité de l'application de la loi dans tout le Canada que celle du camionnage. Nous aimerions que la loi soit appliquée de la même façon dans toutes les provinces où nous circulons. Nous reconnaissons qu'il a été difficile d'atteindre cette uniformité jusqu'à présent.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. J'ai quelques questions à poser, même si nous avons pris un peu de retard, monsieur Cope.

Vous êtes bien sûr membre de l'Association canadienne du camionnage et vous y occupez évidemment une place très importante. J'aimerais savoir quel rôle vous jouez au sein de l'association nationale, et aussi quelle part de vos activités se font aux États-Unis, soit en pourcentage soit en nombre réel de permis que vous avez là-bas, par rapport à la taille de votre association en Ontario.

M. Cope: Voici comment je vous répondrai. En Ontario, l'association regroupe environ 600 transporteurs indépendants. Environ 175 d'entre eux font des affaires aux États-Unis. La plupart de tous les gros entrepreneurs sont inclus dans ces 175. Je ne sais pas si vous avez les chiffres à l'esprit, David, mais je pense qu'une bonne part des revenus de l'Ontario provient du trafic transfrontalier, peut-être même jusqu'à 20 ou 30 p. 100.

Le président: Cette information est très utile. Avez-vous des suggestions à faire au Comité—en passant, je vous remercie pour votre mémoire qui était bref, succinct et pertinent, et qui a bien fait ressortir vos trois principales préoccupations—ou pouvez-vous faire parvenir au Comité le genre de définition que vous aimeriez voir insérer dans la loi pour régler le problème des prix déloyaux? Un député a demandé—je pense que c'était M. Robichaud—si vous seriez en faveur d'une clause compensatoire, ou si vous préféreriez que les tarifs soient réglementés comme en Californie. Les tarifs y sont-ils publiés? Pouvez-vous nous éclairer là-dessus?

M. Cope: Nous nous sommes évidemment penchés sur la question de savoir comment définir les prix anticoncurrentiels et les pratiques incertaines d'établissement des prix. Nous avons réfléchi à la question et nous nous ferons un plaisir de vous remettre les fruits de notre réflexion. Nous pouvons également vous envoyer de l'information sur la situation en Californie.

Le président: Les tarifs sont publiés en Californie maintenant, n'est-ce pas?

M. Cope: Oui, mais on a introduit...

Le président: Il n'y a pas de contrat confidentiel.

M. Cope: À ma connaissance, non.

M. Benjamin: Pas à l'intérieur de l'État.

[Text]

The Chairman: This is what I am talking about, inside the state. For my last question, I, like Mr. Taylor, am interested in the charts which are part of your appendix in the brief. From your association—and I do not ask you to go out and do any extra work—do you have any charts now, or would the CTC have charts similar to show on a profile what the truck accident rate has been, the Workers' Compensation rate and the other matters you referred to in terms of the present regime? In other words, could members of the committee get any profile or trend lines under our present regime? Of course, California is the size of Canada and they have lots of money and if you do not have them around now then obviously you cannot help the committee, but I just wondered about it.

Mr. Cope: This is the situation. The American statistical record in the trucking area has always been quite ahead of Canada. We normally turn to Statistics Canada for their information and we turn to government bodies across the country for local information. I do not know of anything which would provide comparable trend line data to the ones you see in this particular book. The only thing is that right now, certainly in my belief, our trends are not in deep trouble. Once the deregulation goes into effect, if there is no safety net you will start to see the accident rates and the Workers' Compensation rates and all of it go to heck.

The Chairman: I must say these ones are pretty graphic, as Mr. Taylor pointed out, to say the least.

Mr. Cope: Absolutely.

The Chairman: Mr. Cope and your fellow colleagues at the witness table, I want to thank you for presenting a very informative brief which opened up many questions this committee has to weigh and try to assess. I want to thank you very much for your appearance here today.

Mr. Cope: As I think back to 1967, you and I sat in this room at the time on the National Transportation Act. I think the committee of that day brought back to Mr. Pickersgill something like a 100 recommendations for change of which he accepted about 75. I hope this committee is as productive.

• 1640

The Chairman: Well, perhaps we could even get the incumbent Minister to take care of Mr. Nielsen and get him to be the new chairman of the NTA. That was very productive, too. The committee is certainly open to real constructive suggestions, and already witnesses before us have defined, as you have defined three... have defined some very... We are getting a real focus already in terms of four or five main areas of concern—what we do with them. I am sure there are going to be recommendations, but only time will tell.

Mr. Cope: Good.

The Chairman: Thanks very, very much. There has been a lot of time under the old bridge.

[Translation]

Le président: C'est ce que je veux dire, dans l'État de la Californie. Pour terminer, à l'instar de M. Taylor, je m'intéresse aux tableaux qui sont annexés à votre mémoire. Est-ce que votre association—et je ne veux pas vous imposer des recherches supplémentaires—a des tableaux, ou est-ce que la CCT en aurait qui font état du taux d'accidents de camion, du taux d'accidents de travail et d'autres questions dont vous avez parlé en ce qui concerne le système actuel? En d'autres termes, les membres du Comité peuvent-ils avoir un profil ou une idée des tendances qui se dégagent dans le régime actuel? Nous savons que la Californie a la même taille que le Canada et qu'elle a beaucoup d'argent; mais, si vous n'avez pas cette information, vous ne pouvez évidemment pas nous aider. Je me posais des questions, tout simplement.

M. Cope: Voici la situation. Les statistiques américaines concernant le secteur du camionnage ont toujours été plus avancées que celles du Canada. Nous nous adressons habituellement à Statistique Canada pour obtenir des renseignements, de même qu'aux organismes gouvernementaux du pays pour obtenir des renseignements locaux. Je ne sais pas où nous pourrions obtenir des données comparables à celles que vous voyez dans ce document. La seule chose, à mon avis, c'est que les tendances actuelles ne sont pas désastreuses. S'il n'y a pas de mesures de sécurité une fois que la déréglementation sera en vigueur, les taux d'accidents de la route et les taux d'accidents du travail changeront considérablement.

Le président: Je dois dire que ces tableaux sont pour le moins assez explicites, comme l'a fait remarqué M. Taylor.

M. Cope: Absolument.

Le président: Je tiens à remercier M. Cope et ses collègues de nous avoir présenté un mémoire très instructif qui a mis en lumière de nombreuses questions sur lesquelles devra se pencher le Comité. Je vous remercie beaucoup d'être venus aujourd'hui.

M. Cope: Je me rappelle 1967; vous et moi étions assis dans cette salle en train d'étudier la Loi nationale sur les transports. Je pense que le comité à l'époque avait remis à M. Pickersgill quelque 100 recommandations de changements dont 75 ont été acceptées. J'espère que ce Comité sera aussi productif.

Le président: Nous pourrions peut-être demander au ministre de s'occuper de M. Nielsen et de le nommer président de l'ONT. C'est une autre initiative très productive. Le comité est certainement ouvert à toutes suggestions constructives, et les témoins que nous avons accueillis jusqu'à présent ont déjà défini, comme vous l'avez fait sur trois points... des questions très... nous sommes en train d'isoler déjà quatre ou cinq grandes questions préoccupantes—et il faudra décider de ce qu'il faut en faire. Je suis convaincu que des recommandations seront formulées, mais seul le temps nous le dira.

M. Cope: Très bien.

Le président: Merci beaucoup. Beaucoup d'eau a coulé sous le pont.

[Texte]

I will call now the gentlemen from Stelco, Mr. Sheffield, Mr. Warry and Mr. Ballantyne. You have a brief which has been circulated to members. We appreciate you have not been allowed too much time to get the brief prepared to circulate to members. We have it now. If you could give the executive summary along the lines you heard before the Ontario Trucking Association, we will open up the questions and answers.

We have a staff dissecting the briefs, even though we do not have them all, and frankly they are going to read them an awful lot more carefully than members have the time to do. That is why we have staff, as you have staff who have perhaps spent more time in preparing them than you have in presenting them.

You may give the executive summary, Mr. Warry.

Mr. Brian W. Warry (General Transportation Manager, Stelco): Thank you. I will be brief.

First of all, we are pleased to be here in support of the bill. In fact, Stelco has been a long-term proponent of increased competition in the transportation marketplace. Stelco functions in a market which has over the years grown more and more competitive, both in North America and in the international scene. Over the last number of years we have become frustrated, because the carriers upon whom we depend enjoy protected markets. We are therefore pleased that the National Transportation Act of 1986 and the Motor Vehicle Transport Act of 1986 will provide a role to market forces in the transport sector and will therefore improve the competitiveness of the Canadian industrial base.

Of prime importance in the rail package are confidential contracts without collective rate-making. We see this freedom as a win-win situation for both the small shipper and the large shipper and the low-cost railway. We say this not as a theoretical statement but as a practical statement. We have experienced the Staggers Act in the United States since 1983, and over that time frame we have saved in the neighbourhood of \$35 million. During that same time frame, our net profits have been only \$113 million.

That will give you an idea of how important the transportation sector is to Stelco's viability. Also, in the United States Stelco is a very small fish in a large pond, so we have very definite feelings, and confidence that deregulation will help not only the large company but the small company.

A second remedy proposed under Bill C-18 which is of appeal to us is that of final-offer arbitration, since it will support excessive use when transportation captivity exists. Stelco owns iron ore properties in both Canada and the United States, and in Canada our ore properties are adjacent to one owned by one of our competitors. We also transport our ore over a railway owned by that competitor. We are captive. They set the rates and we pay.

[Traduction]

J'inviterais maintenant les représentants de Stelco, MM. Sheffield, Warry et Ballantyne à s'approcher de la table des témoins. Vous avez un mémoire qui a été distribué aux députés. Nous comprenons que vous n'avez pas eu tellement de temps pour faire distribuer votre mémoire aux députés. Nous l'avons maintenant. Si vous pouviez nous en faire un résumé un peu comme vient de le faire l'Association des camionneurs de l'Ontario, nous passerons ensuite aux questions.

Nous avons du personnel qui est chargé d'analyser les mémoires, et même si nous ne les voyons pas tous, nous savons qu'ils seront lus avec beaucoup plus d'attention que les députés pourraient le faire. C'est la raison pour laquelle nous avons du personnel, tout comme vous en avez qui a peut-être passé plus de temps à rédiger le mémoire que vous en passerez à le présenter.

Monsieur Warry, si vous pouviez maintenant nous faire un résumé de votre mémoire.

M. Brian W. Warry (chef des Transports, Stelco): Merci. Je serai bref.

Tout d'abord, nous sommes heureux d'être là pour exprimer notre appui au projet de loi. En fait, Stelco lutte depuis longtemps pour une concurrence accrue dans les transports. Stelco évolue dans un marché qui, avec les années, est devenu de plus en plus concurrentiel, aussi bien en Amérique du Nord qu'à l'échelle internationale. Au cours des dernières années, nous avons ressenti une certaine frustration, parce que les transporteurs sur lesquels nous comptons jouissent de marchés protégés. Nous sommes donc heureux de voir que la Loi nationale sur les transports de 1986 et la Loi de 1986 sur le transport par véhicule à moteur donneront plus de place aux forces du marché dans le secteur des transports, ce qui améliorera la concurrence dans l'industrie canadienne.

La possibilité de passer des contrats confidentiels sans tarif collectif dans le secteur ferroviaire est d'importance primordiale. Cette possibilité est des plus avantageuse pour les petits et grands expéditeurs et pour les chemins de fer. Cette affirmation n'est pas une hypothèse, mais un fait. Depuis l'établissement de la Staggers Act aux Etats-Unis en 1983, nous avons économisé près de 35 millions de dollars. Au cours de cette même période, nos profits nets n'ont été que de 113 millions de dollars.

Cela vous donne une idée de l'importance du secteur des transports pour la rentabilité de Stelco. Il faut dire aussi qu'aux Etats-Unis, Stelco n'est qu'une petite goutte dans l'océan, et nous sommes convaincus que la déréglementation favorisera non seulement les grosses compagnies, mais aussi les petites.

Le projet de loi C-18 renferme une deuxième disposition qui nous intéresse: le recours à l'arbitrage. Cette disposition apporte une solution au problème des marchés captifs. Stelco possède des installations de traitement du minerai de fer au Canada et aux Etats-Unis, et au Canada, elles sont adjacentes à celles de l'un de nos concurrents. Nous transportons également notre minerai par un chemin de fer appartenant à ce même concurrent. Nous sommes captifs. Nos concurrents établissent les prix, et nous payons.

[Text]

An hon. member: [*Inaudible—Editor*]

Mr. Warry: Yes. We do not negotiate. Of all the remedies in Bill C-18, we feel that final-offer arbitration will provide protection from abuse of captivity.

Our only objections to the rail component of the bills are clause-specific. We are fearful that paragraph 60.(d), and subclauses 120.(2) and 120.(3) will erode the confidentiality aspects of the bill.

• 1645

With respect to third-party appeals to confidential contracts, we think they need to file the confidential contracts with the agency and the summary and publication of aspects of those confidential contracts should be closely reviewed. We would also urge the committee to keep the confidential aspects of the bill confidential.

Secondly, we are afraid that subclause 144(5) might be counter-productive, that in an attempt to protect the truckers from railway predatory pricing, all competition in the inter-market will be stifled. We think this should be reviewed as well.

Turning to the trucking sector in Bill C-19, we believe this will act as a role model for provincial governments to follow on highway legislation. Although we are disappointed with the three-year transitional period, we are very pleased with the move away from control based on public necessity to that of fit, willing and able. We believe this move will help to reduce the many empty miles and will put Canadian manufacturers on a strong and even footing with their American counterparts.

We also do not believe the U.S. carriers will replace Canadians. In truckload markets, origin carriers are going to become increasingly necessary to meet just-in-time standards. In addition many Canadian carriers have expanded their U.S. scope of operation under U.S. deregulation, and we are very confident that they will continue to compete effectively against American truckers.

Finally, with respect to the air package in Bill C-18, we believe this will also be good for business and pleasure travellers alike. Coming from Hamilton with a new but underutilized airport, we believe this will provide opportunities for Hamilton's airport to grow.

In summary we believe Bills C-18 and C-19 are very long overdue. We believe transportation users in the Canadian economy need them, and we urge this committee to recommend their speedy passage. Thank you.

[Translation]

Une voix: [*Inaudible—Éditeur*].

M. Warry: Oui. Nous ne négocions pas. De toutes les solutions proposées dans le projet de loi C-18, nous estimons que le recours à l'arbitrage nous protégera contre des abus dans des situations de captivité.

Nos seules objections en ce qui concerne l'élément rail des projets de loi portent sur de articles bien précis. Nous craignons que l'alinéa 60 d) et les paragraphes 120(2) et 120(3) portent atteinte aux dispositions du projet de loi concernant la confidentialité.

En ce qui concerne les appels par des tiers relativement aux contrats confidentiels, nous disons que les contrats confidentiels doivent être présentés à l'office et que le résumé et certains aspects de ces contrats doivent être examinés très attentivement. Nous exhortons en outre le comité à veiller à ce que les questions confidentielles prévues dans le projet de loi demeurent confidentielles.

Deuxièmement, nous craignons que le paragraphe 144(5) soit antiproduitif dans la mesure où, pour protéger les camionneurs contre l'établissement de prix abusifs par les chemins de fer, la concurrence soit diminuée. Nous aimerions que vous étudiez cette disposition également.

Pour le secteur du camionnage, nous estimons que le projet de loi C-19 constituera un modèle que pourront suivre les gouvernements provinciaux en matière de transport routier. Malgré notre déception à l'égard de la période de transition de trois ans, nous sommes très heureux de voir que le critère n'est plus celui de la nécessité publique, mais bien celui de l'aptitude, de la volonté et de la capacité d'offrir un service. Cela permettra à l'industrie de réduire les distances parcourues à vide et de placer les manufacturiers canadiens sur un pied d'égalité par rapport à leurs homologues américains.

Nous ne croyons pas non plus que les transporteurs américains remplaceront les transporteurs canadiens. Sur le marché des charges complètes, les transporteurs en début de ligne joueront un rôle de plus en plus essentiel pour répondre aux normes concernant les délais. De plus, de nombreux transporteurs canadiens ont étendu leurs activités aux États-Unis, sous le régime de la déréglementation, et nous sommes convaincus qu'ils continueront à pouvoir concurrencer efficacement les camionneurs américains.

Enfin, nous estimons que les dispositions du projet de loi C-18 concernant le transport aérien seront avantageuses pour les entreprises et pour les voyageurs. Dans la région de Hamilton d'où je viens, nous avons un nouvel aéroport qui n'est pas utilisé au maximum, et nous croyons que le projet de loi favorisera son essor.

En résumé, nous estimons que les projets de lois C-18 et C-19 se sont fait beaucoup attendre. Les usagers des services de transport dans l'économie canadienne en ont besoin, et nous exhortons votre comité à recommander leur adoption rapide. Merci.

[Texte]

The Chairman: Mr. Warry, I want to thank you very much for a real model of a short, succinct overview of a brief that I thumbed through as I was sitting here earlier, which does set out in more detail the points you mentioned.

I am not going to have anything more to say at the moment. I will throw it out to questions. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I want to ask the witness if he could elaborate a little more with respect to the potential he sees in domestic markets. You indicate that the Staggers Act has allowed you to save substantial money. If the legislation is enforced, basically what type of savings do you expect in the first two or three years? Are there any figures?

Mr. Warry: First of all, I will respond to something I am able to respond to. You can look at savings or advantages from this sort of package in one of two ways: one way is from the costs side, and the \$35 million in the United States is a reflection of how we reduced our cost; the other way is the opportunity to expand or to maintain existing markets. In that regard we are confident—particularly in western Canada—that deregulation will allow Stelco to regain some markets lost to offshore sources and to maintain markets that show every sign of being penetrated right now.

From a cost standpoint in Canada, we have a reluctance to say very much at this time. We are hopeful that come January of next year we will be in a position to negotiate confidential contracts with the railways. We do not think it is in our best interest at this point to put a dollar figure on the table with regard to what we think we are going to achieve. We admit that the \$35 million we have experienced in the United States is not likely to be matched in absolute dollar value in Canada; the markets simply are not comparable enough to allow that to happen. Other than saying that we have lobbied for this for so many years and we see it as truly important to us, I hesitate to put a dollar figure on it.

Mr. Ouellet: Are you talking in terms of hundreds of thousands of dollars or in terms of millions of dollars?

Mr. Warry: We are talking in terms of millions.

Mr. Ouellet: How are your dealings with the railways split? How much business do you do with CN and how much with CP, in terms of percentage?

• 1650

Mr. W.H. Sheffield (General Transportation Manager (Outgoing), Stelco): If the railways were not in the room, we would probably be willing to tell you that. Some of it is related to the geography. We have some areas which rely solely on CN or heavily on CN; Contrecoeur is a good example.

[Traduction]

Le président: Monsieur Warry, merci beaucoup de nous avoir présenté un véritable modèle de résumé bref et succinct, d'un mémoire que j'ai parcouru tout à l'heure, et qui expose plus en détail les points que vous avez soulevés.

Je m'arrêterai là-dessus pour le moment. J'ouvre la période des questions. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je voudrais demander au témoin s'il pourrait nous donner un peu plus de détails en ce qui concerne le potentiel des marchés intérieurs. Vous avez dit que la *Staggers Act* vous a permis de réaliser des économies substantielles. Si la loi est adoptée, quel genre d'économies prévoyez-vous réaliser dans les deux ou trois premières années? Avez-vous des chiffres?

M. Warry: Tout d'abord, je vais vous répondre sur quelque chose que je connais. Les économies ou les avantages inhérents à ces mesures peuvent être considérés sous deux rapports: le premier est celui des coûts, et les 35 millions de dollars que nous avons économisés aux États-Unis reflètent la mesure dans laquelle nous pouvons réduire nos coûts; et l'autre aspect réside dans la possibilité d'étendre nos marchés ou d'assurer le maintien des marchés existants. À cet égard, nous sommes convaincus—particulièrement en ce qui concerne l'Ouest canadien—que la déréglementation permettra à Stelco de reprendre certains marchés qu'elle avait perdus aux mains d'intérêts étrangers, et de garder les marchés susceptibles d'être pénétrés par d'autres intérêts.

En ce qui concerne les coûts au Canada, nous préférons ne pas trop en dire à ce propos pour le moment. Nous espérons qu'en janvier prochain nous serons en mesure de négocier des contrats confidentiels avec les chemins de fer. Nous ne croyons pas qu'il soit dans notre intérêt, en ce moment, de dévoiler combien nous prévoyons économiser grâce aux contrats confidentiels. Il faut dire que les économies de 35 millions de dollars que nous avons réalisées aux États-Unis ne seront vraisemblablement pas égalées en dollars absolus au Canada; les marchés n'étant pas suffisamment comparables pour que cela se produise. Nous pouvons vous dire que nous exerçons des pressions depuis très longtemps pour obtenir les contrats confidentiels qui sont très importants pour nous, mais j'hésite à vous dévoiler combien d'argent ils nous permettront d'économiser.

M. Ouellet: Vous prévoyez des économies dans les centaines de milliers de dollars, ou dans les millions de dollars?

M. Warry: Des économies de millions de dollars.

M. Ouellet: Comment fonctionnez-vous avec les deux compagnies de chemin de fer? Combien d'affaires faites-vous avec le CN et avec le CP en termes de pourcentage?

M. W.H. Sheffield (chef des Transports Stelco): Si les chemins de fer n'étaient pas ici, nous vous dirions probablement ce qu'il en est. La géographie est un facteur déterminant. Dans certaines régions, nous faisons appel uniquement ou largement au CN; Contrecoeur en est un bon exemple.

[Text]

I can say CN is a larger carrier for Stelco than CP; that is really as much as we would like to say.

Mr. Ouellet: Do you use the trucking industry also?

Mr. Warry: Yes.

Mr. Sheffield: If you look at the steel industry in general, you discover that the raw materials would arrive at the plant by water, but they may have to be moved bulk—coal and ore—by rail, to get to water. Outbound, about 30% of the product is rail and 70% is truck.

Mr. Ouellet: In terms of percentage of business of your current production, does it primarily go to the south? Or is it domestic?

Mr. Warry: We are by and large a Canadian producer for a Canadian marketplace.

Mr. Bob Ballantyne (Public Affairs Manager, Stelco): The percentage is around 15%-20% that is exported. The largest majority of that would go to the United States.

Mr. Ouellet: Do you expect that you will have a better deal? Is there a possibility of American trucking or railways taking a chunk of your business with deregulation?

Mr. Sheffield: You mean as an origin carrier? Minimal. What we are really dealing with is CN and CP having to compete with each other. We do not see a large raid by Americans, either railways or truckers.

Mr. Ouellet: So in the case of Stelco, basically it will be a battle between CN and CP?

Mr. Sheffield: And the trucking industry.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, can we take it that Stelco feels that while you believe our transportation law needs substantial, significant amendment, that it is in the best interests of Stelco and the best interests of shippers generally, that our carriers—truck, rail, marine, air; whatever—are able to operate in a situation that keeps them, within reason, economically viable?

Mr. Warry: Yes.

Mr. Benjamin: All right, given that, with what has been happening in the United States, whether it is their international trade board or their U.S. Congress, when you brag about being able to save in the order of \$35 million because you became an active participant in U.S. rail contracts, is it not true that this is why the U.S. steel industry is now persuading or attempting to persuade the U.S. Congress and their International Trade Commission to put countervailing duties on Canadian, as well as other countries', steel producers?

[Translation]

Je peux vous dire que le CN est un plus gros transporteur que le CP pour Stelco; et c'est vraiment tout ce que nous nous permettrons de dire pour le moment.

M. Ouellet: Faites-vous appel aussi à l'industrie du camionnage?

M. Warry: Oui.

M. Sheffield: Dans le secteur de l'acier en général, les matières brutes arrivent à l'usine par la voie maritime, mais le transport en vrac du charbon et du minerai se fait par rail jusqu'à la voie maritime. Environ 30 p. 100 des produits en partance des usines sont acheminés par rail, et 70 p. 100 par camion.

M. Ouellet: En termes de pourcentage d'affaires, votre production courante est-elle destinée principalement au marché du Sud, ou au marché intérieur?

M. Warry: Nous sommes principalement un producteur canadien qui dessert le marché canadien.

M. Bob Ballantyne (chef des Affaires publiques, Stelco): Nous exportons environ 15 à 20 p. 100 de notre production. La majeure partie de nos exportations sont destinées aux États-Unis.

M. Ouellet: Pensez-vous que votre situation s'améliorera? Y a-t-il une possibilité que l'industrie du camionnage ou les chemins de fer américains vous prennent une part de votre marché par suite de la déréglementation?

M. Sheffield: En tant que transporteur de début de ligne? Très peu. Ce qui nous concerne vraiment, c'est la concurrence que se livrent le CN et le CP. Nous ne croyons pas que les chemins de fer ou les camionneurs américains fassent une razzia.

M. Ouellet: Pour Stelco donc, c'est essentiellement une question de concurrence entre le CN et le CP?

M. Sheffield: Et l'industrie du camionnage.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, est-il juste de dire que, bien que vous croyez que notre loi sur les transports ait besoin d'être modifiée substantiellement, il est dans l'intérêt de Stelco et dans l'intérêt des expéditeurs en général que nos transporteurs—routiers, ferroviaires, maritimes et aériens—puissent fonctionner de manière à demeurer raisonnablement rentables?

M. Warry: Oui.

M. Benjamin: Ceci étant dit, à la lumière de ce qui s'est produit aux États-Unis, que ce soit au niveau de la Commission du commerce international ou du Congrès américain, quand vous vous vantez d'avoir fait des économies de l'ordre 35 millions de dollars parce que vous avez conclu des contrats avec les chemins de fer américains, n'est-ce pas justement pour cela que l'industrie de l'acier aux États-Unis tente de convaincre le Congrès américain et la Commission du commerce international d'imposer des droits compensateurs aux producteurs d'acier canadiens et d'autres pays?

[Texte]

The fact that you took advantage of their own law is what got you in trouble and now you want to pick on Canadian carriers; you want to get something out of them to offset what you are faced with as a result of U.S. Congressional action.

Mr. Warry: No. Stelco has been competing in the world market and in North America and we compete through productivity, our initiatives and all of our abilities. It strikes us that it is only fair that all of the economic forces we have to deal with should be competing on an equal footing.

When it comes to the United States, whether or not Stelco took advantages of the Staggers Act was not going to influence or preclude American steel mills from doing the same.

I would propose that we would be in a lot worse shape today; we would be employing fewer people and we would have a future that would likely employ even fewer people if we had not taken full advantage of our abilities to react to the marketplace.

• 1655

Mr. Benjamin: Yes, but that is the very point. The U.S. steel industry is complaining about you, Algoma, Ipsco and others because all you did was abide by their law and you saved \$35 million. It is the steel industry in the United States that is now attempting to persuade the U.S. Congress to take action against your industry in Canada.

The Chairman: Mr. Benjamin, let us get on to Bill C-18 and Bill C-19. We have had an answer to your question.

Mr. Benjamin: But, Mr. Chairman—

The Chairman: We have had an answer to your question about trade.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman—

The Chairman: You should have taken an example from Mr. Ouellet, who had five minutes of questions that were germane to Bill C-18 and Bill C-19.

Mr. Benjamin: This has to do with—

The Chairman: We are not on the free trade issue here.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if you would not mind reading the bloody bill, this has to do with confidential contracts. They are talking about saving \$35 million a year in the United States and now the U.S. Congress is going to take action against them.

The Chairman: Confidential contract is very relevant.

Mr. Benjamin: Exactly.

The Chairman: The reason why the United States steel mills are taking action against Canadian imports is the same reason why the hog farmers in Nebraska took action against the Canadian hog farmers, which is the same reason for the action of the American lumber producers, and it may have been a

[Traduction]

N'est-ce pas parce que vous avez profité de la loi américaine que vous avez des ennuis aujourd'hui, et que vous vous en prenez maintenant aux transporteurs canadiens; vous voulez obtenir quelque chose de ce côté-là pour compenser les difficultés que vous ont causé les mesures prises par le Congrès américain?

M. Warry: Non. Stelco évolue sur le marché mondial et en Amérique du Nord, et elle s'y maintient grâce à sa productivité, à ses initiatives et à ses compétences. Pour nous, il est tout simplement juste que toutes les forces économiques nous permettent de lutter contre nos concurrents sur un pied d'égalité.

A propos des États-Unis, que Stelco ait profité ou non de la *Staggers Act* n'a en rien empêché les aciéries américaines d'en faire autant.

Je dirais que nous serions en bien plus mauvaise posture aujourd'hui, que nous emploierions beaucoup moins de travailleurs en ce moment, et que ce serait encore pire à l'avenir, si nous n'avions pas pleinement tiré avantage des possibilités que nous offrait le marché.

M. Benjamin: Les aciéries américaines protestent contre vous, Algoma, Ipsco, entre autres, parce que vous avez respecté leur loi, économisant ainsi 35 millions de dollars. Aujourd'hui, c'est l'industrie de l'acier aux États-Unis qui cherche à persuader le Congrès américain de prendre des mesures contre votre industrie au Canada.

Le président: Monsieur Benjamin, passons aux bills C-18 et C-19. Nous avons eu une réponse à votre question.

M. Benjamin: Mais, monsieur le président . . .

Le président: Nous avons eu une réponse à votre question sur le commerce.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le président: Vous auriez dû suivre l'exemple de M. Ouellet qui, pendant cinq minutes, a posé des questions au sujet des bills C-18 et C-19.

M. Benjamin: C'est au sujet de . . .

Le président: Nous ne discutons pas du libre-échange en ce moment.

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous preniez la peine de lire ce sacré bill, vous verriez qu'il traite des contrats confidentiels. Ils économisent environ 35 millions de dollars par année aux États-Unis en ce moment et le Congrès américain va prendre des mesures.

Le président: Les contrats confidentiels, cela fait partie du sujet.

M. Benjamin: Exactement.

Le président: Si les aciéries américaines prennent des mesures contre les importations canadiennes, c'est pour la même raison qui a poussé les éleveurs de porcs du Nebraska à prendre des mesures contre les éleveurs de porcs canadiens, pour la même raison qui a poussé les fabricants de bois

[Text]

factor for rail rates. It may have been a factor of unloading, but we are not here to resolve this. We are not the IJC or the ICC.

Mr. Benjamin: I am sorry, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, you had better move on.

Mr. Benjamin: No, I had better give you a one-minute explanation and you can take it off my time.

The Chairman: I want you to be relevant to and brief about Bill C-18 and Bill C-19. You got off on an issue that you could talk about.

Mr. Benjamin: I did not.

The Chairman: You did too.

Mr. Benjamin: I did not, and by the way, the content of my questions and how I choose to use up my time is my business, not yours.

The Chairman: Not when I think they are out of order.

Mr. Benjamin: They are not yours.

The Chairman: Oh, no, you are actually wrong, Mr. Benjamin!

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: It is the role of the Chair to interject when your questions are so out of order.

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: Otherwise you could stand there and talk about the moon, which is almost as loony as some of your questions.

Mr. Benjamin: Well, what is out of order about challenging the steel industry to justify their objections?

The Chairman: I think you should be happy that they are still in production and they can still employ people.

Mr. Benjamin: Now you are off the bill.

The Chairman: Yes, I am off the bill, but that is how tangled it gets.

Mr. Sheffield: Mr. Chairman, I would like to respond because we have a hard time apologizing for being good at what we do.

The Chairman: You do not have to apologize. Who asked you to?

Mr. Sheffield: The Canadian steel industry is the lowest cost, highest quality steel industry in a lot of areas. We do a bloody good job, and it is frustrating to try to do a good job and still have hard time making money. The relationship is not direct, but we do a lot of things well. I am sure this has not helped, but we are not in a position to be able to pass those costs through, even if we wanted to. We are not allowed to do anything in the United States that would be construed as

[Translation]

d'oeuvre américains à prendre des mesures, et peut-être en est-il de même pour les tarifs ferroviaires. Peut-être que cela a eu une influence sur les prix au déchargement, mais nous ne sommes pas là pour en discuter. Nous ne sommes ni l'IJC, ni la CCI.

M. Benjamin: Excusez-moi, monsieur le président.

Le président: Eh bien, vous feriez mieux de continuer.

M. Benjamin: Non, je ferais mieux de prendre une minute pour vous donner une explication et vous pourrez la déduire de mon temps.

Le président: Je veux que vous vous en teniez au sujet, les bills C-18 et C-19, et que vous le traitiez sans perdre de temps. Vous êtes parti sur une tangente.

M. Benjamin: Pas du tout.

Le président: Mais si.

M. Benjamin: Pas du tout, et soit dit en passant, la forme et le contenu de mes questions ne regardent que moi, sûrement pas vous.

Le président: Elles me regardent lorsque je les trouve irrecevables.

M. Benjamin: Ce ne sont pas vos questions.

Le président: Oh, monsieur Benjamin, vous avez bel et bien tort!

M. Benjamin: Bon.

Le président: C'est au président de s'interposer lorsque vos questions sont irrecevables.

M. Benjamin: Oui.

Le président: Sinon, vous pourriez vous éterniser, discuter de la lune, un sujet qui n'est pas tellement plus fantaisiste que certaines de vos questions.

M. Benjamin: Lorsque je demande à l'industrie de l'acier de justifier ses objections, en quoi cela est-il irrecevable?

Le président: Vous devriez vous estimer heureux qu'ils travaillent toujours, qu'ils continuent à employer du monde.

M. Benjamin: Maintenant, c'est vous qui sortez du bill.

Le président: Oui, je sors du sujet du bill, mais ça prouve bien à quel point les choses sont confuses.

M. Sheffield: Monsieur le président, j'aimerais répondre à cette question car, quand on est fier de ce qu'on fait, il est difficile de s'en excuser.

Le président: Vous n'avez pas à vous excuser, qui vous a demandé de le faire?

M. Sheffield: A beaucoup d'égards, les Acieries canadiennes produisent de l'acier de la plus haute qualité aux coûts les plus faibles. Nous sommes très fiers de nos réalisations, mais nous avons du mal à nous résigner à faire si peu de bénéfices en dépit de l'excellence de notre travail. Il n'y a pas de liens directs entre les deux, mais à de nombreux égards, nous faisons du très bon travail. Je suis certain que cela n'a rien fait pour nous aider, mais même si nous le voulions, nous ne pourrions pas absorber ces coûts. Aux États-Unis, nous ne pouvons rien

[Texte]

dumping, and believe me, this is not transferred directly. So the question really is irrelevant.

Mr. Benjamin: Well, do not say I did not warn you. I am am sure you have your legal eagles in Washington desperately fighting.

You mentioned the situation with your iron ore supplies from Wabush. That railway is owned by the Iron Ore Company of Canada, and you are closer to Sept-Îles than they are in their mine. What do you propose as a solution to that? Here you have one iron ore company that also owns the railway track and you have the Wabush Mine, which supplies you, having use that track. Should the Iron Ore Company be told to divest themselves of ownership of that railway, so you both compete? Or are you suggesting that another railroad go in there?

Mr. Warry: We are suggesting that the final-offer arbitration which is currently being proposed will not necessarily or even likely be employed by us. The fact that this is a remedy which is available to us will get the two of us talking and we will reach a confidential agreement that will meet both of our interests. This will simply prevent them from driving us out of business for other reasons and nothing that we are proposing says that they ought to be forced to charge us unusually low rates. All we are doing is looking for protection in the marketplace.

Mr. Benjamin: Well, do you not think that it would be kind of dumb on the part of the owners of that railroad to drive you out of business and lose a bunch of their traffic?

Mr. Warry: The problem has not arisen in the past because there has always been a number of people scrambling to get iron ore. Unfortunately in North America we are in a situation right now where there is an absolute glut of iron ore in the marketplace. If that continues, it is going to become increasingly important for iron ore mines to reach full production. There could come a time when it simply got down to "them" or "us" and it would be in their best interests to drive us out of business in order to get the full production.

• 1700

Mr. Benjamin: Once your ore arrives at Sept-Îles, is there anything to prevent the water carrier from negotiating a rate with you under the joint-line rates provisions, from Wabush right through to destination? The Iron Ore Company railway would only get their share of that rate. Is there anything to stop that? Could you arrange that little operation?

Mr. Sheffield: What good would that do anybody?

Mr. Benjamin: It is called the interline carrier.

Mr. Sheffield: QNS&L are still going to get as much out of it as they want. What CSL charges us is a separate issue.

[Traduction]

faire qui pourrait être interprété comme du dumping, et je vous assure qu'il n'y a pas de transfert direct. La question est donc hors sujet.

M. Benjamin: Vous ne direz pas que je ne vous ai pas prévenu. Je suis certain que vous avez à Washington des avocats qui livrent une bataille désespérée en votre nom.

Vous avez parlé de vos approvisionnements en minerai de fer de Wabush. Le chemin de fer appartient à la compagnie *Iron Ore* du Canada, et vous êtes plus près de Sept-Îles qu'ils ne sont proches de leur mine. Quelle est votre solution? Voilà une compagnie d'exploitation minière qui possède également une voie de chemin de fer et, de votre côté, vous devez utiliser cette voie pour vous approvisionner à la mine de Wabush. Faudrait-il demander à la compagnie *Iron Ore* de se défaire de ce chemin de fer pour que vous puissiez vous concurrencer librement, ou bien proposez-vous d'avoir un autre chemin de fer?

M. Warry: Cet arbitrage dont il est question, nous ne nous en servons probablement pas d'ailleurs. La simple existence de cette solution nous permettra de discuter entre nous, et nous signerons une entente confidentielle qui respecte nos intérêts mutuels. Cela les empêchera simplement de nous acculer à la faillite pour d'autres raisons et nous n'avons jamais demandé qu'on les oblige à nous accorder des tarifs exceptionnellement bas. Tout ce que nous voulons, c'est une protection sur le marché.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas que les propriétaires de ce chemin de fer seraient assez idiots de vous éliminer, vous qui êtes un client important?

M. Warry: Par le passé, le problème ne s'est pas posé car il y a toujours eu beaucoup de clients pour le minerai de fer. Malheureusement, il y a à l'heure actuelle en Amérique du Nord, de véritables montagnes de minerai de fer en excédent. Si cela continue, les mines de fer vont avoir de plus en plus intérêt à produire à pleine capacité. Il est possible qu'un jour vienne où ce soit «eux» ou «nous», et à ce moment-là, ils auront intérêt à nous écarter pour produire à pleine capacité.

M. Benjamin: Lorsque votre minerai arrive à Sept-Îles, est-ce que les transporteurs maritimes peuvent négocier avec nous les tarifs entre Wabush et la destination, dans le cadre des dispositions sur les tarifs des lignes exploitées en commun? Le chemin de fer de la compagnie Iron Ore n'obtiendrait qu'une partie de ce tarif. Est-ce que vous pourriez arranger ce genre d'opération ou bien y a-t-il quelque chose qui vous en empêche-rait?

M. Sheffield: À quoi cela servirait-il?

M. Benjamin: Ça s'appelle un transporteur inter-lignes.

M. Sheffield: La QNS&L continuera à avoir toute la clientèle qu'elle voudra; les tarifs exigés par la CSL sont une autre affaire.

[Text]

Mr. Benjamin: No. Why cannot CSL say look, we—

Mr. Sheffield: They can, but why would QNS&L give them a better rate than they give us? There is no reason.

Mr. Benjamin: Yes, but under joint-line rates . . . there is a marine line and there is a railway line under joint-line rates. Do you see any opening there for . . . ?

Mr. Sheffield: I do not see an opening. If there is a strategy you could tell us outside of the committee, we would be glad to hear it.

Mr. Benjamin: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin, I will not comment on that. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I just have two questions.

I enjoyed the submission. I think your statement of what it is going to do . . . it is going to do the same thing for many, many other small companies. That is why I support the legislation. In your statement you mentioned about clause 123 and the summary of confidential contracts. That has given me some concern also. I notice in the bill it says that the summary will contain prescribed non-confidential information. I do not know what that prescribed non-confidential information would be in a confidential contract. Would you like to enlarge on your feelings on that?

Mr. Warry: Our feelings are quite simple. We feel that if you have a confidential contract, it ought to be confidential. That sounds a bit redundant, but I was on the purchasing side of Stelco before I joined transportation. We have always felt in the purchasing profession that any information is good and can be used. We would submit that if a confidential deal struck between Stelco and CP on a particular haulage became known—even the fact that there was a contract—by either CN or one of our own competitors, it would provide them with knowledge they would not have had if there were no disclosure, and that knowledge would give them an advantage. We think if the intent is to have things confidential then that is truly what they should be.

Mr. Taylor: Thank you. My other question arises out of the representations made by the Ontario Trucking Association. They suggested that the legislation should become effective only after the safety net is in place in all the provinces; in other words, not to make it effective January 1, 1988. Would you have any comments on that?

Mr. Sheffield: I think Ray Cope had it correct when he said the shipping community is afraid that is just a strategy to delay implementation. In the *Freedom to Move* discussions we went through the question of whether or not the federal government should take over, with Mr. Benjamin. I remember saying something to the effect that we cannot afford to wait until all those agreements are reached; that we will be out of business by then.

[Translation]

M. Benjamin: Non. Pourquoi la CSL ne peut-elle pas déclarer, écoutez, nous . . .

M. Sheffield: C'est possible, mais pourquoi le QNS&L leur donnerait-elle un meilleur tarif qu'à nous? Il n'y a pas de raison.

M. Benjamin: Oui, mais les tarifs pour les lignes exploitées en commun . . . Il y a une partie du trajet qui se fait par voie d'eau, l'autre par chemin de fer, et les deux éléments sont exploités en commun. Est-ce que vous pensez que . . . ?

M. Sheffield: Je n'en vois pas la possibilité. S'il y a une stratégie, vous pourriez nous en parler tout à l'heure, nous l'écouterons avec plaisir.

M. Benjamin: D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin, je me dispenserai de faire un commentaire. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, je n'ai que deux questions.

J'ai beaucoup apprécié l'exposé, et, soit dit en passant, ce que vous avez prévu s'appliquera à beaucoup d'autres petites compagnies. C'est la raison pour laquelle je suis en faveur de ce projet de loi. Dans votre déclaration, vous avez parlé de l'article 123 et des contrats confidentiels. Moi aussi, je m'en suis inquiété. Je vois que dans le bill on précise que le sommaire contiendra des informations non confidentielles prescrites. Dans un contrat confidentiel, je ne sais pas en quoi consisteraient ces informations non confidentielles prescrites. Pouvez-vous nous expliquer cela?

M. Warry: Notre position est assez simple. Nous pensons qu'un contrat confidentiel doit rester confidentiel. Cela semble évident, mais avant de m'occuper de transport, je travaillais pour le service des achats de Stelco. Dans le secteur des achats, nous avons toujours eu pour principe que n'importe quelle information pouvait servir. Nous pensons que, si une entente confidentielle entre Stelco et le CP pour un contrat de transport particulier était révélée, la simple existence d'un contrat pourrait être utilisée par le CN ou par l'un de nos concurrents puisque cela leur donnerait un avantage qu'ils ne possédaient pas auparavant. À notre avis, si nous voulons que certaines choses soient confidentielles, il faut qu'elles le soient.

M. Taylor: Merci. Ma seconde question repose sur l'intervention de l'Association des camionneurs de l'Ontario qui nous a dit que ce projet de loi ne devrait entrer en vigueur que lorsque le filet de sécurité serait en place dans toutes les provinces, autrement dit, après le 1^{er} janvier 1988. Qu'en pensez-vous?

M. Sheffield: Je pense que Ray Cope avait raison lorsqu'il a dit que les expéditeurs craignaient que ce ne soit une simple stratégie pour retarder l'entrée en vigueur. Au cours des discussions sur le document *Aller sans entraves*, nous nous sommes demandés avec M. Benjamin si le gouvernement fédéral ne devrait pas assumer la responsabilité de cette question. Je me souviens d'avoir dit que nous ne pouvions pas nous permettre d'attendre que toutes ces ententes soient signées, que nous serions sur la paille bien avant cela.

[Texte]

We have a number of concerns. We have the same priority in terms of safety. Within our own company that comes first. It is what is always discussed first, safety, then environment. You have to go down a number of issues before you get to the cost level. But there are a couple of problems. The inference is that everybody will be immediately rushing to put themselves out of business by cutting their prices below cost, and have a hard time accepting that perception. We also believe that if you have freer entry, the person who is now cornered is the one who has a small market and has a lot of competition, but he is not allowed to move to other markets. There is no mobility at all, and that is largely because of the licensing scheme. So he is most likely to be in trouble.

• 1705

If you have open licensing, there is a much better chance that if you are in trouble in one market, you can move your assets and try to earn a living in a different market. We agree with the safety, but we are not willing to put those kinds of conditions on it. But we would love to see the provinces and the federal government get together faster.

Mr. Taylor: Thank you. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I would like to draw the witness' attention to one of the few objections we have to the bill. Our only objection to the rail component . . . Look at point 2:

In an attempt to protect the truckers from railway predatory pricing, all competition in intermodal markets could be stifled.

You say this could and should be corrected. I wonder how you would suggest it be corrected.

Mr. Sheffield: At the very least, we think the clause which relates to intermodal markets should be scrapped and replaced with the one which exists in the Railway Act. I do not remember the numbers, 265 or whatever . . . The gist of our concern is that under present legislation there is a desire to stop the railways from giving their own trucking companies a better deal than every other trucker when they are on plan one, when they are using the piggy-back service. We can understand that. The way this is written, it might do a couple of things.

First of all, the plan 2 scheme, which has the railways owning the equipment and running a door-to-door trucking and rail operation, has some inherent advantages. When it is available, it becomes available to the shipper. If you are forcing the higher-cost operation to be the price leader, you are going to take away some of the advantage the shipper might need to use.

We think confidential contracts should be available to various carriers that deal with the railways. If Stelco and Dofasco should compete in transportation, as they do in everything else, Imperial Roadways and Motorways and all

[Traduction]

Plusieurs choses nous préoccupent, ce qui ne nous empêche pas d'avoir les mêmes priorités en matière de sécurité. Dans notre compagnie, c'est une priorité absolue, c'est toujours par là que commencent les discussions: la sécurité d'abord, ensuite l'environnement. Viennent ensuite plusieurs points avant d'atteindre le chapitre des coûts. Mais cela ne va pas sans problème. On suppose que tout le monde va se précipiter pour baisser les prix et risquer la faillite, mais nous avons bien du mal à croire cela. Nous pensons aussi que, si le marché est plus ouvert, c'est celui qui a un marché plus étroit et beaucoup de concurrents qui se trouve acculé, mais il ne peut pas accéder aux autres marchés. Il n'y a plus aucune mobilité, surtout à cause du système de licence. C'est lui qui est le plus susceptible de se trouver en difficulté.

Avec un système de licence ouvert, il est beaucoup plus facile de transférer une entreprise dans un autre marché quand on se trouve en difficulté dans le sien. Nous sommes d'accord avec l'élément sécurité, mais nous ne sommes pas prêts à accepter ces conditions. Cela dit, nous aimerions beaucoup que les provinces et le gouvernement fédéral se mettent d'accord plus rapidement.

M. Taylor: Merci. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur le président, j'attire l'attention des témoins sur certaines objections que j'ai contre le bill. Pour l'élément rail, nous n'avons qu'une seule objection . . . Référez-vous au point 2:

Pour tenter de protéger les camionneurs des prix prédateurs des chemins de fer, on pourrait étouffer toute concurrence dans les marchés intermodaux.

Vous dites que cela peut et doit être rectifié.

M. Sheffield: Nous pensons que le moins qu'on puisse faire, c'est de supprimer l'article sur les marchés intermodaux pour le remplacer par un article qui existe dans la Loi sur les chemins de fer. Je ne me souviens pas du numéro, 265, peut-être. Ce qui nous inquiète surtout, c'est que la législation actuelle tente d'empêcher les chemins de fer d'offrir à leurs propres compagnies de camionnage de meilleurs tarifs qu'aux autres compagnies lorsqu'elles souscrivent au plan 1, lorsqu'elles utilisent un service feroutier. Nous pouvons comprendre cette position. Avec cet énoncé, une ou deux choses sont possibles.

Premièrement, le régime du plan 2 où les chemins de fer possèdent le matériel et exploitent une entreprise de transport par camion et par rail de porte à porte, a des avantages inhérents. Lorsque le service est disponible, l'expéditeur peut s'en prévaloir. Si vous forcez les entreprises dont les coûts sont les plus élevés à établir les prix, vous enlevez à l'expéditeur une partie des avantages dont il a besoin.

À notre avis, de nombreux transporteurs qui traitent avec les chemins de fer ont besoin des contrats confidentiels. Si Stelco et Dofasco se concurrençaient pour les transports comme ils se concurrencent pour tout le reste, *Imperial Roadways and*

[Text]

the other people who might use the railway service should have the same ability to have confidential contracts and compete in the marketplace. That is a lot more than a direct answer to your question. It is a bit of background.

Mr. Reid: The last comment was a very valid one. Page 2 of your summary says "We reject the claim that you, as carriers, will replace Canadians". A very valid concern a number of us have is about U.S. intrusion into the Canadian trucking market. Could you emphasize the background to that statement?

Mr. Sheffield: Firstly, you have to recognize we come from an industry which sells to the automotive business. Just in time, the automotive business is at the point where it means within a given hour of a given day... For example, if you think we could sell into Detroit by waiting for a Detroit carrier to have equipment in Hamilton and keep GM happy, you are dreaming. That is not real life. We are going to use the origin-based carrier to service our customers from our mills.

I guess we can understand it because it has not been there before. If you turn it the other way, since 1980 you find a lot of the Canadian carriers have authority in the U.S. They operate and compete in the U.S. with the same people they are afraid to compete with in Canada. We have a difficult time thinking some of the people we depend on are not good enough to compete.

In the past, our experience has been that when the borders were closed we could pay 100% across the imaginary boundary from Windsor to Detroit or from Fort Erie to Buffalo. As the licencing scheme has been opening slowly, we see those premiums disappearing. We are more competitive. It is good business.

Mr. Benjamin: Mr. Reid, would you permit a supplementary on the same point?

Mr. Reid: I am through.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

• 1710

Mr. Benjamin: It has been claimed to us by Ontario truckers and other trucking associations that under this legislation, U.S. rail and truck carriers will have an ability of access in Canada that is not equivalent for Canadian carriers in the United States. In other words, a trucker out of Detroit who wants to haul stuff from Hamilton to GM in Detroit, when he gets an advantage of access, will then be inclined to keep some trucks in Hamilton.

Mr. Sheffield: If he moved in and set up an operation in Hamilton and actually operated as one of the carriers we deal with, then we might consider doing business with him. But if he expects—

Mr. Benjamin: But do you think it is fair?

[Translation]

Motorways et tous ceux qui utilisent les chemins de fer devraient bénéficier de contrats confidentiels et se concurrencer librement sur le marché. Avec cette réponse, je suis loin d'avoir fait le tour de la question, mais cela vous donne une idée des circonstances.

M. Reid: Cette dernière observation est particulièrement valable. À la page 2 de votre résumé, vous dites: « nous ne sommes pas d'accord quand vous prétendez que vous, en votre qualité de transporteurs, remplacerez les Canadiens ». Nous sommes plusieurs à nous inquiéter, à juste raison, de l'ingérence américaine sur le marché du camionnage canadien. Pouvez-vous nous donner des précisions sur cette déclaration?

M. Sheffield: Pour commencer, il ne faut pas oublier que notre industrie vend à l'industrie automobile. L'industrie automobile en est à un point où elle a besoin, à une heure donnée... Par exemple, si vous pensez pouvoir vous tailler une place à Détroit en attendant qu'un transporteur de Détroit soit prêt à expédier du matériel à Hamilton et si vous pensez pouvoir satisfaire ainsi GM, vous vous faites des illusions. Dans la vie, les choses ne se passent pas ainsi. Nous allons faire appel aux transporteurs du point d'origine pour servir nos clients à partir de nos usines.

Nous le comprenons, dans la mesure où cela n'existait pas jadis. À l'inverse, depuis 1980, il y a beaucoup de transporteurs canadiens qui se sont taillés une place aux États-Unis. Ils exploitent une entreprise aux États-Unis et concurrencent là-bas des gens qu'ils ont peur de concurrencer au Canada. Nous avons bien du mal à croire que ces gens dont nous dépendons ne sont pas à la hauteur.

Par le passé, lorsque les frontières étaient fermées, nous pouvions payer une prime de 100 p. 100 pour franchir la frontière imaginaire entre Windsor et Détroit ou entre Fort Érié et Buffalo. Au fur et à mesure que le système de licence libéralise ce régime, progressivement, ces primes disparaissent. Nous sommes plus concurrentiels, c'est bon pour les affaires.

M. Benjamin: Monsieur Reid, vous me permettez de poser une question supplémentaire à ce sujet?

M. Reid: J'ai terminé.

Le président: Merci, monsieur Reid.

M. Benjamin: Les camionneurs de l'Ontario et d'autres associations de camionnage sont venus nous dire qu'avec ce projet de loi les transporteurs américains par rail et par camion pourraient pénétrer au Canada plus facilement que les transporteurs canadiens ne peuvent pénétrer aux États-Unis. Autrement dit, un camionneur de Détroit qui veut transporter un chargement de Hamilton aux usines de GM à Détroit aura intérêt à garder quelques camions à Hamilton une fois qu'il s'est installé dans ce marché.

M. Sheffield: S'il s'installait à Hamilton, s'il se plaçait sur le même plan que les transporteurs avec lesquels nous faisons affaire, nous pourrions envisager de traiter avec lui. Mais s'il s'attend...

M. Benjamin: Mais vous trouvez ça normal?

[Texte]

Mr. Sheffield: —to service us from Detroit?

Mr. Benjamin: If our carriers do not have an equivalency of access in the United States compared to theirs, do you feel we should not at least safeguard Canadian carriers? Do you think it would be fair to deny extra advantage to U.S. carriers that Canadian carriers cannot have in the United States?

Mr. Sheffield: Are you telling me that Frederick Transports operation in the U.S. is not access to the U.S. market?

Mr. Benjamin: No, I am saying equivalency of access.

Mr. Sheffield: I do not understand where the difference is.

Mr. Benjamin: The U.S. Congress is now going to add another \$700 of a licence tax, heavy vehicle user tax, on Canadian truckers.

Mr. Sheffield: There is nothing to stop a Canadian trucker from setting up a U.S. affiliate in Detroit and operating between Detroit and Chicago. A lot of them do so now.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Sheffield. Those were very good questions, Mr. Benjamin. They are the type you should have asked in your first round rather than slipping them in as a supplementary. Thank you very much, Mr. Warry, Mr. Ballantyne and Mr. Sheffield.

The next witnesses we have are from the International Association of Machinists and Aerospace Workers. We also have another witness after, and we also know the bells are going to ring at 6 p.m. So I hope members will govern themselves accordingly. Thank you very much in anticipation for co-operation to the Chair.

Mr. Benjamin: Yes, I will try to shut up.

The Chairman: We have at the table for the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Mr. Val Bourgeois or Mr. Louis Erlichman. I think I have seen one of you or both of you before in this same sort of exercise—so welcome again. You have been sitting here patiently all afternoon. Your brief has been circulated. You know our format, so if there is not an executive summary, would you please give us a verbal executive summary so that we can get on to questions and answers where, frankly, members stimulate each other and witnesses better than through a monologue from anybody, even the chairman.

Mr. Val Bourgeois (General Vice-President, Canada International Association of Machinists and Aerospace Workers): Mr. Chairman, First of all, I want to thank you very much. I also want to thank the committee for making its decision to travel across Canada into the different regions of this great country.

From its inception the IAM has had a strong direct interest in the transportation field. We are the largest union in air transport in Canada and indeed in the world. We also have a

[Traduction]

M. Sheffield: ... à ce que nous l'appelions à Détroit?

M. Benjamin: Si nos transporteurs ont plus de mal à pénétrer sur le marché américain que les leurs n'ont de mal à pénétrer sur notre marché, ne pensez-vous pas que nous devrions protéger les transporteurs canadiens? Est-ce que vous trouveriez normal de refuser un avantage supplémentaire aux transporteurs américains, un avantage dont les transporteurs canadiens ne jouissent pas aux États-Unis?

M. Sheffield: Vous voulez dire que la compagnie *Frederick Transports* aux États-Unis n'a pas accès au marché américain?

M. Benjamin: Non, je parle de l'équivalent d'un accès.

M. Sheffield: Je ne comprends pas la différence.

M. Benjamin: Le Congrès américain est sur le point d'augmenter de 700\$ la taxe sur les licences, la taxe destinée aux véhicules lourds pour les transporteurs canadiens.

M. Sheffield: Rien n'empêche un transporteur canadien d'ouvrir une filiale américaine à Détroit, de faire la ligne Détroit-Chicago. Il y en a déjà beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sheffield. Monsieur Benjamin, vous avez posé d'excellentes questions, des questions que vous auriez bien fait de poser à votre premier tour au lieu de les glisser sous forme de questions supplémentaires. Merci beaucoup, monsieur Warry, monsieur Ballantyne et monsieur Sheffield.

Nos témoins suivants représentent l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale. Nous avons un autre témoin après ceux-là, mais nous savons aussi que la cloche va sonner à 18 heures. Nous en tiendrons tous compte. Le président vous remercie d'avance pour votre coopération.

M. Benjamin: Oui, j'essaierai de la fermer.

Le président: Nous avons avec nous M. Val Bourgeois et M. Louis Erlichman, qui représentent l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale. Je crois vous avoir déjà rencontrés, l'un d'entre vous ou tous les deux, dans des circonstances similaires. Encore une fois, bienvenue. Vous avez attendu patiemment toute l'après-midi, votre mémoire a été distribué, vous connaissez notre méthode et, si vous n'avez pas de résumé de votre intervention, vous pouvez nous en faire un oralement pour que nous puissions passer plus rapidement aux questions et aux réponses. En effet, il est plus intéressant d'échanger des questions et des réponses avec les témoins que d'écouter un monologue, même s'il vient du président.

M. Val Bourgeois (vice-président général, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale du Canada): Monsieur le président, pour commencer je tiens à vous remercier sincèrement. Je tiens également à remercier le Comité d'avoir décidé de se déplacer dans cette partie de notre beau pays.

Dès le départ, l'AIM s'est toujours fortement et directement intéressée au domaine des transports. Nous formons le plus grand syndicat de l'industrie aérienne au Canada, et en vérité

[Text]

significant membership in the rail sector, in motor vehicle maintenance, and in many related fields such as aerospace and transport equipment manufacturing.

While we welcome the opportunity to put forward our views to this committee, we are somewhat dismayed to realize that we have been here before. We have presented submissions on this issue to this committee in 1982 and 1985, and we also appeared before the CTC in 1984. On each occasion, we expressed our firm belief that transport deregulation would not provide the magical benefits promised by its proponents. Our concerns, if not totally shared, were reflected in varying degrees by the reports issued by the Transport committee and by the CTC at the end of the hearings.

As time passes, the evidence mounts to support our previous contentions. Transport deregulation leads to less, not more, competition. It brings not cheaper fares and rates, but discrimination in price gouging. It brings not improved service, but instability and service deterioration. Unfortunately, we can take little comfort in our accurate forecasts, since we are back here once again today dealing with legislation indicating that the government, in spite of all the evidence and the already inflicted damage, seems intent on blundering ahead with its deregulation plan.

We find it even more disturbing that in air transport, without even waiting for parliamentary debate and approval, the government has since 1984 deregulated by ministerial fiat. The CTC is now even issuing policies, for example, on the financial fitness requirements for air carriers based not on the legislation in force but simply on the government's perceived intentions.

The only positive aspect of the degree of regulation which has already taken place in this country is that it gives us even stronger evidence of the negative impact of the government's deregulation proposals. In light of the far-reaching and long-term effects these proposals would have not only on a transport sector but also on every region and every industry across this country, we are shocked the government is pushing ahead without even a minimal level of analysis and consultation on the impact on communities, regions and industries.

As far as we can tell, the government's only specification for a major overhaul of our transportation system consists of a series of commission studies apparently aimed at selling the legislation. These studies consist largely of shallow misinter-

[Translation]

à travers le monde, et nous comptons un fort contingent de membres dans le secteur du rail. De plus, on trouve beaucoup de nos membres dans le secteur de l'entretien des véhicules et autres domaines reliés, tels que l'aérospatiale et la fabrication d'équipement de transport.

Tout en appréciant cette occasion de soumettre nos opinions au Comité, nous sommes quand même déçus par le fait que nous avons déjà manifesté notre présence ici, au figuré du moins, en plusieurs occasions dans le passé. Nous avons présenté des mémoires sur le même sujet au Comité permanent des transports en 1982 et en 1985, et nous avons témoigné aux audiences de 1984 de la Commission canadienne des transports. À chaque occasion, nous avons affirmé ouvertement que la déréglementation des transports n'apportera pas les avantages magiques que ses protagonistes promettent. Nos inquiétudes, tout en n'étant pas générales, ont été exprimées à divers degrés dans les rapports émis par les comités de la Chambre des communes et de la CCT au terme de leurs audiences.

Au fur et à mesure que le temps passe, la preuve s'accumule à l'appui de ce que nous avons déjà avancé: la déréglementation des transports n'augmente pas mais réduit plutôt la concurrence, elle ne produit pas des prix et tarifs plus économiques mais de la discrimination et de l'avidité, elle n'améliore pas le service mais entraîne plutôt de l'instabilité et la détérioration du service. Il y a malheureusement peu de satisfaction à tirer de nos prévisions exactes, car nous voici encore une fois présents devant le Comité en train de traiter d'un projet de loi qui laisse bien voir que le gouvernement, en dépit de toutes les preuves qui ont été présentées et des résultats déjà néfastes, semble décidé à aller aveuglément de l'avant avec son projet de déréglementation.

Nous trouvons encore plus inquiétant que, depuis 1984 dans le domaine du transport aérien, le gouvernement a entrepris de déréglementer par arrêté ministériel, sans même attendre la tenue d'un débat et l'approbation par le Parlement. On voit même la Commission canadienne des transports émettre des politiques, par exemple sur la rentabilité financière des transporteurs aériens, qui ne sont pas fondées sur des lois en vigueur mais simplement sur les intentions avouées du gouvernement.

Le seul aspect positif du degré de déréglementation qui s'est manifesté au pays est qu'il nous donne une meilleure illustration encore des effets négatifs de cette politique au Canada. Compte tenu des effets que ces propositions auraient sur le long terme, et non seulement sur le secteur des transports mais sur toutes les régions, toutes les industries de ce pays, nous sommes choqués de voir le gouvernement avancer sans avoir cherché à déterminer les effets de ces mesures sur les collectivités, les régions et les industries, sans avoir cherché à organiser des consultations et à analyser la situation.

Apparemment, ce remaniement majeur de notre réseau de transport a pour seul fondement une série d'études commandées par le gouvernement et résolument favorables au projet de loi. Dans l'ensemble, ces études se contentent de déformer

[Texte]

pretation of the U.S. deregulation experience and vague fantasies about the probably impact on this country. We do not believe our present regulatory system is ideal. We are, however, extremely disappointed by our government's unreasonable haste to dismantle our transportation network now and try to piece it together sometime later.

We urge this committee to reject Bill C-18 and Bill C-19 so that a more thorough study of the Canadian transport system in its full social and economic context and the long-term impact of the proposed changes on every part of this country can be fully investigated and debated and a reasonable policy can be developed to take our transport system into the next century. Some basic principles for the development of such a policy are laid down in the Canadian Labour Congress statement appended to our brief.

I do not want to repeat the whole of our written submission, though I hope the committee has had a chance to read it and it can be placed on committee record. Before responding to your questions, I would like to briefly summarize some of the main points of our submission.

We believe the legislation will not fulfil the promise of its initial rhetoric. In fact, the legislation will work against regional economic development, the encouragement of industry and acceptable safety standards. Competition in market forces as provided for in the legislation will not produce a highly competitive and efficient transportation system. They will instead give us monopoly, inefficiency, impediments to regional economic development, discrimination, unfairness and major safety problems.

In each transport sector, the regulation will bring about increasing domination by a small number of carriers. Some temporary bargain fares or freight tariffs may appear, but they will soon be replaced by a pattern of non-competitive discrimination pricing. Smaller centres and smaller companies will face not only price discrimination but also deteriorating service quality, and regional disparities will be increased. There will be major de-escalation of employment, imposing serious costs on families, communities and the nation as a whole. Deregulation will provide transport employers with the opportunity to provoke great disruptions in labour relations at further cost to the nation.

We risk major employment losses to foreign carriers, as the legislation would open up much of our domestic market to predatory attacks by much larger U.S. transport companies. In spite of the government's rhetoric, this legislation will jeopardize transport safety in this country. There is clear evidence of declining maintenance expenditures and rising safety violations in deregulated U.S. transport, producing a safety time bomb.

[Traduction]

superficiellement la situation américaine et s'accompagnent d'une interprétation très fantaisiste des effets de ces mesures dans notre pays. Nous sommes loin de penser que le système actuel de réglementation soit idéal, mais nous sommes très déçus de voir avec quelle hâte le gouvernement démantèle notre réseau de transport avec l'intention de le reconstruire un jour ou l'autre.

Nous prions le Comité de rejeter les projets de loi C-18 et C-19 pour permettre une étude plus approfondie du système des transports au Canada, dans un plein contexte social et économique et en tenant compte de l'impact à long terme des changements projetés sur chaque région du pays. Seules des études et une politique bien raisonnée nous permettront de créer un réseau de transport à la hauteur des exigences du XXI^e siècle. La déclaration du Congrès du travail du Canada que nous annexons à notre mémoire énonce les principes fondamentaux qui doivent présider à l'adoption de cette politique.

Je n'ai pas l'intention de lire tout notre exposé écrit, mais j'espère que le Comité a eu le temps de le lire et qu'il sera annexé au compte rendu. Avant de répondre à vos questions, je tiens toutefois à résumer les points principaux de notre intervention.

Nous pensons que le projet de loi ne sera pas à la hauteur de la rhétorique qui a entouré sa préparation. En fait, le projet de loi ira à l'encontre du développement économique régional, des intérêts de l'industrie et il portera atteinte aux normes de sécurité acceptables. La concurrence des forces du marché prévues par le projet de loi ne favorisera pas la création d'un réseau de transport hautement concurrentiel et efficace. Au contraire, cette mesure se soldera par une situation de monopole, l'inefficacité, des entraves au développement économique régional, la discrimination, l'injustice et de gros problèmes de sécurité.

Dans chaque secteur des transports, la réglementation permettra à un petit nombre de transporteurs d'exercer une domination croissante. Certains tarifs bon marché apparaîtront peut-être temporairement, mais ils seront vite remplacés par des prix discriminatoires non concurrentiels. Les petits centres et les petites compagnies feront l'objet non seulement de discrimination en matière de prix, mais verront également la qualité du service se détériorer, ce qui accroîtra encore les disparités régionales. On assistera à une désescalade majeure de l'emploi, situation qui se répercutera sur les familles, les collectivités et l'ensemble de la nation. La déréglementation donnera aux employeurs dans le secteur du transport la possibilité de désorganiser les relations de travail, et cette situation, encore une fois, sera au détriment de la nation.

Nous risquons de perdre beaucoup d'emplois au profit des transporteurs étrangers puisque cette loi ouvrira une proportion importante de notre marché intérieur aux attaques prédatrices des grosses compagnies de transport américaines. En dépit de la rhétorique du gouvernement, ce projet de loi portera atteinte à la sécurité des transports dans ce pays. Il est prouvé qu'aux États-Unis, dans une industrie des transports déréglementés, les dépenses d'entretien ont baissé, les normes

[Text]

The government points to the lack of a big jump in fatalities in the first few years following deregulation as proof that safety is not affected by deregulation. This is simply nonsense. If we stop giving children polio vaccine this year, we might not get a polio epidemic next year or even five years from now, but the epidemic would come, and when it comes what would the government say? Would it say if the effect is delayed for a few years it has no relation to the cause?

We hope this committee will act to stop the government from proceeding further with this legislation so that irreparable harm is not done to our transportation system. There must be the full study and discussion which is necessary to provide the basis for a transport policy for decades to come.

The Chairman: You certainly make your point very clear. There has been quite a bit of discussion on *Freedom to Move*, but I will not even get into a debate.

Do you have any firm recommendations to implement what you consider . . . ? You would just like us to kill both Bill C-18 and Bill C-19. Let us come down to the world of reality. Bill C-18 and Bill C-19 are there. Mr. Benjamin even said some words a few minutes ago to the effect there is going to be some form of Bill C-18 and Bill C-19 in all likelihood. If we had every brief like yours across the country from every group, obviously it would affect our deliberations pretty fundamentally.

• 1720

We are going to get a cross-section of views. The government has indicated that intention. The bill has gone by second reading. That means the approval is in principle. So we come to the sections of the bill. Do you have any firm suggested amendments on Bill C-18 and Bill C-19 to alleviate some of the concerns you have told the committee about? We are at a different stage now.

Mr. Bourgeois: I did remark in my summary that we do have attached to our brief what the Canadian Labour Congress feels is a transportation policy for Canada, with its goal, its national public policy for transport, and the principles of the regulations. If you wish, I can read them to you.

The Chairman: No, we can read it ourselves. So the transportation policy of the Canadian Labour Congress consists of what you would like these two bills to incorporate.

Mr. Bourgeois: That is right, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine, I will hold. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je pense que le mémoire qui nous est soumis aujourd'hui par l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale est très clair. Ces gens qui nous rencontrent aujourd'hui

[Translation]

de sécurité sont souvent ignorées; c'est, du point de vue de la sécurité, une véritable bombe à retardement.

Le gouvernement prétend que, pendant les années qui ont suivi la déréglementation il n'y a pas eu d'accroissement notable du nombre des accidents mortels; pour lui, c'est la preuve que la déréglementation ne porte pas atteinte à la sécurité. C'est une position ridicule. Si nous cessons de vacciner les enfants contre la polio cette année, il est possible que nous n'assistions pas à une épidémie de polio l'année prochaine ou même dans cinq ans, mais l'épidémie viendra, et ce jour-là, que dira le gouvernement? Prétendra-t-il, parce que la réaction a mis quelques années à venir, qu'il n'y a pas de liens de cause à effet?

Nous espérons que ce Comité prendra des mesures pour empêcher le gouvernement de mener à bien ce projet et éviter que notre système de transport ne soit endommagé de façon irréparable. Une étude approfondie et une discussion sérieuse sont nécessaires à l'adoption d'une politique des transports pour les décennies à venir.

Le président: Votre position est tout à fait claire. On a déjà discuté de la question à propos de «Aller sans entraves», mais je me garderai bien de me lancer dans un débat.

Avez-vous des recommandations précises pour appliquer ce que vous considérez . . . ? Vous voulez seulement que nous supprimions les bills C-18 et C-19. Il faut être réalistes; les bills C-18 et C-19 sont là pour rester. M. Benjamin a même dit il y a quelques minutes que nous aurions le bill C-18 et le bill C-19 sous une forme ou sous une autre, que c'était probable. Si tous les groupes qui interviennent étaient de votre avis, évidemment, nous devrions revoir notre position.

Nous allons entendre des opinions divergentes. Le gouvernement a manifesté son intention. Le bill est passé en seconde lecture, autrement dit il a été approuvé en principe. Nous en arrivons aux articles du bill. Avez-vous des amendements précis à suggérer au bill C-18 et au bill C-19, des amendements qui seraient susceptibles de vous rassurer? Nous n'en sommes pas à ce stade.

M. Bourgeois: J'ai dit dans mon exposé que nous avons annexé à notre mémoire la position du Congrès du travail du Canada sur la politique des transports, ses objectifs, une politique publique nationale des transports, les principes et la réglementation. Si vous le voulez, je peux vous les lire.

Le président: Non, nous pouvons les lire nous-mêmes. Donc, la politique proposée par le Congrès du travail du Canada est conforme à ce que vous voudriez voir dans ces deux bills.

M. Bourgeois: Exactement, monsieur le président.

Le président: Très bien, je m'en tiendrai là. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, the International Association of Machinists and Aerospace Workers is taking a very clear stand in the brief we're getting today. These people we are meeting today are asking for a major amendment to Bill C-18:

[Texte]

demande un amendement majeur au projet de loi C-18, c'est-à-dire que ce projet de loi ne soit pas lu une troisième fois. C'est très simple. Je crois que le mémoire démontre clairement, à plusieurs endroits, les effets néfastes d'une telle législation sur le transport au Canada. Le témoin voudrait une étude plus approfondie de la situation avant de procéder à la mise en application d'une déréglementation qui pourrait, au dire du témoin, démanteler notre système de transport.

Or, je crois, monsieur le président, que les buts énoncés ici sont très clairs. Le témoin n'a pas besoin de nous soumettre une longue série d'amendements. Il n'y a qu'un amendement.

Je suis à la page 13, du texte français. Je veux demander à M. Bourgeois d'élaborer un peu sur l'aspect de la sécurité. Vous avez raison d'attirer notre attention sur les dangers que peut amener la déréglementation dans le domaine aérien. Vous dites que les effectifs d'inspection de Transport Canada devraient être augmentés d'une façon radicale, soit doublés ou triplés, sinon il pourrait y avoir des problèmes sérieux. À votre connaissance, le ministère des Transports a-t-il commencé à s'occuper de ce problème?

Je vous pose la question parce que des représentants du gouvernement nous disent souvent qu'ils disposent d'années-personnes supplémentaires pour effectuer les vérifications. Votre syndicat s'est-il rendu compte qu'il y a maintenant des inspections plus soutenues? Avez-vous constaté une amélioration du travail des fonctionnaires du ministère des Transports au niveau de la sécurité? Ou, s'agit-il de propagande gouvernementale pour faire croire à la population qu'il n'y a pas de problème de sécurité, que le gouvernement aurait pris toutes les précautions voulues?

M. Bourgeois: À la page 13, je mentionne que l'enquête de M. Dubin a démontré que Transport Canada était véritablement incapable de surveiller l'ensemble du système. Il faut dépendre, dans une grande mesure, de l'observation volontaire des règles. À ma connaissance, je ne crois pas que les mesures de sécurité aient augmenté. Je pense même qu'il y a eu une réduction du nombre des inspecteurs dans le secteur.

M. Ouellet: Dans votre secteur?

• 1725

M. Bourgeois: Je parle du secteur de transport transcanadien.

M. Ouellet: Les informations que nous avons, et qui nous ont été répétées encore tout récemment, nous révèlent l'engagement de 100 inspecteurs supplémentaires. Mais, ou sont-ils? Sont-ils dans votre domaine, les avez-vous pas vus?

M. Bourgeois: Ceux qui ont été engagés, monsieur Ouellet, ne sont pas chez nous. Je suis certain qu'avec la participation de nos membres, à travers le Canada, nous l'aurions su. Je n'en ai pas entendu parler. Je n'ai jamais su qu'on avait engagé 120 autres inspecteurs.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

Mr. Benjamin.

[Traduction]

That it not be read a third time. It is very simple. In several places, the brief explains very clearly the negative impact this legislation will have on Canadian transportation. Our witness thinks that a more in-depth study of the situation is warranted before we de-regulate, for this is a move that could, according to our witness, dismantle our very transportation system.

Mr. Chairman, the objectives we have here are very clear. We do not need a long list of amendments from our witness, there is only one amendment.

I am on page 13 of the French version, (12 of the English version). I would like Mr. Bourgeois to comment on the security aspect. You are quite right to draw our attention to the dangers of deregulation of air transportation. You say that a major expansion of Transport Canada's inspection staff is necessary, that it is necessary to double or triple the number of inspectors to avoid some very serious problems.

Do you know if the Department of Transport has already started to deal with this problem? I am asking the question because people from the government often tell us that they are getting more person-years for inspection purposes. As a union, have you seen any indication that inspections are being stepped up? Are the officers of the Department of Transport working more efficiently in the field of security? Or is it pure government propaganda to convince the public that there is no security problem, that the government has already taken all the necessary steps?

Mr. Bourgeois: On page 12, I mention Mr. Dubin's enquiry. It proved that Transport Canada was really quite incapable of monitoring the system as a whole. Voluntary compliance is a cornerstone of this system. To my knowledge, security procedures have not changed. I even believe that the number of inspectors in this sector has been reduced.

Mr. Ouellet: In your sector?

Mr. Bourgeois: I am talking about the transCanadian transport system.

Mr. Ouellet: According to the information we have and which was again repeated very recently, 100 additional inspectors have been hired. But where are they? Are they in your field, have you seen them?

Mr. Bourgeois: Mr. Ouellet, those who have been hired are not with us. I am sure that with all the members we have across Canada, we would have heard about it. I never heard of this. I never heard that 120 other inspectors had been hired.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

Monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman, and thank you to the machinists for their submission.

The government has claimed that they widely consulted with transporters, shippers, receivers, labour, consumers—right across the board. I want to know: Was your association, the International Association of Machinists, consulted?

Mr. Bourgeois: No.

Mr. Benjamin: You were not consulted. You are a major player in all aspects of transportation in this country, are you not?

Mr. Bourgeois: Yes, we are.

Mr. Benjamin: In every mode?

Mr. Bourgeois: Yes, we are.

Mr. Benjamin: It is claimed that labour was consulted. Do you see anything at all in either bill that implements any of the concerns of either your union or other employee groups in the country? Do you see anything in there at all as a result of the so-called consultation?

Mr. Bourgeois: Not really. There are in fact clauses by which, as I mentioned in my remarks, we are afraid that we are going to be gobbled up, if you will, by the U.S. carriers, be it in rail, air or trucking. I noticed from what I read in the paper that even the president of Air Canada was a little concerned about the legislation concerning the foreign carriers coming in. There is no limit in the legislation, as there is in the U.S., for example, where the limit is set at 25% foreign owners, if you go there to start an airline.

The Chairman: He was incorrectly quoted, because that was not the evidence he gave before the committee. However, the other part of what you read was correct. There is a clause here on foreign ownership for air. That question was put to him directly and he answered it, but he then went outside and said something that was in absolute contradiction, which you read. I must say that I read it, too, and I was very surprised. However, that is in terms of air. I am not saying you are wrong about the other part of what you said to Mr. Benjamin.

Mr. Bourgeois: If I remember correctly, it was something about their coming up to start a small airline. I think we had given an example of \$5 million being invested. However, that would just be to get the wedge in. Once they got in here, they could fly practically overnight and gobble up any air carriers, as we see the major carriers in Canada doing practically overnight. We have no regional carriers left now, for instance. All the major regional carriers—Québecair, Nordair, Eastern Provincial, PWA—are gone.

Mr. Benjamin: There has really then been a lessening of competition, even without the legislation.

Mr. Bourgeois: You want to believe it.

Mr. Benjamin: It has been alleged, both long before this legislation and during our deliberations on it, that the thrust or

[Translation]

M. Benjamin: Merci, monsieur le président et merci aux machinistes de leur exposé.

Le gouvernement a prétendu avoir largement consulté les transporteurs, les expéditeurs, les destinataires, les syndicats, les consommateurs, bref, tout le monde. J'aimerais savoir ainsi si votre association a été consultée?

M. Bourgeois: Non.

M. Benjamin: Vous n'avez pas été consulté. Vous êtes pourtant un des grands protagonistes dans tous les aspects des transports au Canada, n'est-ce pas?

M. Bourgeois: Certes.

M. Benjamin: Quel que soit le mode?

M. Bourgeois: Absolument.

M. Benjamin: On prétend que les syndicats ont été consultés. Y a-t-il quoi que ce soit dans l'un ou l'autre des projets de loi qui répond aux préoccupations de votre syndicat ou d'un autre groupe d'employés du pays? Quoi que ce soit qui puisse être considéré comme le résultat d'éventuelles consultations?

M. Bourgeois: Non, pas vraiment. Il y a en fait des articles, et je l'ai signalé dans mes observations, qui nous font craindre de nous faire pour ainsi dire avaler par les transporteurs américains, qu'il s'agisse du rail, de l'aviation ou du camionnage. J'ai lu dans le journal que même le président d'Air Canada s'inquiétait un peu des conséquences de ces projets de loi à propos de la concurrence étrangère. Contrairement à ce qu'il en est aux États-Unis où la participation étrangère est limitée à 25 p. 100, rien dans ce projet de loi ne limite cette participation lorsque quelqu'un veut lancer une compagnie aérienne.

Le président: Ses propos ont été mal rapportés parce que ce n'est pas le témoignage qu'il a présenté au Comité. Toutefois, vous avez raison pour le reste. Il y a là un article sur la participation étrangère dans les compagnies aériennes. La question lui a été posée directement et il y a répondu mais il est ensuite sorti et a dit le contraire, ce que vous avez lu. Je dois dire que je l'ai moi-même lu et que j'ai été très surpris. Toutefois, cela concerne les transports aériens. Je ne dis pas toutefois que vous trompiez dans le reste de ce que vous avez répondu à M. Benjamin.

M. Bourgeois: Si je me souviens bien, il s'agissait de monter une petite compagnie aérienne. Je crois qu'on avait donné le cas d'un investissement de 5 millions de dollars. Toutefois, ça ne peut être qu'un tout début. Une fois installée, cette compagnie pourrait du jour au lendemain avaler n'importe quel transporteur aérien comme le font les grands transporteurs canadiens aujourd'hui. Il ne reste par exemple plus de transporteurs régionaux. Tous les grands transporteurs régionaux qu'étaient Québecair, Nordair, Eastern Provincial, PWA ont disparu.

M. Benjamin: Il y a donc eu une diminution de la concurrence, même sans ce projet de loi.

M. Bourgeois: Certainement.

M. Benjamin: On a prétendu, tant avant que ne soit déposé ce projet de loi qu'au cours de nos délibérations que la portée

[Texte]

the principle of the legislation means increased employment. We have been pretty heavily saturated with examples of increased employment in the United States. Does your association have any evidence, statistics, to prove or disprove that increased employment? If it is increased, what kind of employment is it, what are the conditions of employment, etc.? If it is decreased, what is . . . ? We have been getting all kinds of information on it, from one extreme to the other and everything in between. Frankly, I think we are all having a little difficulty getting some really authoritative stuff. Do you have any evidence you could provide us or any recommendations you could make on documents that we should be pursuing?

• 1730

Mr. Bourgeois: We could get you some statistics, but right now I would imagine that in the U.S. airline industry we are back where we were when the regulations started, although a lot of our members are not at the same salary. The increased numbers of employment that you heard talked about are all part-timers. It can vary anywhere from an 8-hour week to 20 or 24. Mostly they will limit them to 20. That is what our statistics show us.

Mr. Benjamin: So it is good for the number of jobs, but it does not tell you what kinds of jobs, how much pay they get, what length of time they work, or anything else.

Mr. Louis Erlichman (Research Director, International Association of Machinists and Aerospace Workers): I would like to say there has been a lot of nonsense put out about the employment creation. Employment, like most industries, moves with the industry. If a lot of people are flying, then there are more people employed.

After deregulation there was a dip in American airline employment for a few reasons. The biggest reason was the big economic decline in the early part of this decade. Then when the economy picked up again, employment came up again.

The evidence shows that employment has not moved as much in response to deregulation as to general economic conditions. The American economy is somewhat bigger than it was back in 1978, so employment is slightly larger, mostly because of part-time employment.

The Minister quoted in a letter to one of our locals that 300,000 extra people were employed in the trucking industry in the United States. It is a statistical item. You are talking about a transfer of people out of for-hire trucking into another kind of trucking.

It would be ridiculous if there were 300,000 more people employed in that sector, because there are not that many more trucks happening. Most transport operations are very insensitive to price. So even if there were big price changes as a result of deregulation, you would not get massive employment effects.

The real effect is dislocation. You end up at the same point, seven or eight years after in terms of overall employment. In

[Traduction]

ou le principe du projet de loi devait accroître l'emploi. On nous a inondés d'exemples aux États-Unis. Votre association a-t-elle des chiffres pour prouver ou contrer que l'emploi a augmenté? S'il a augmenté, de quel genre d'emploi s'agit-il, quelles sont les conditions d'emploi, etc.? S'il a diminué, qu'est-ce que . . . ? On nous a dit des tas de choses à ce sujet et l'on est passé d'un extrême à l'autre. Très franchement, nous avons un peu de mal à obtenir des renseignements valables. Pourriez-vous nous fournir des preuves ou nous recommander certains documents à ce sujet?

M. Bourgeois: Nous pourrions vous fournir certains chiffres mais je suppose qu'à l'heure actuelle les compagnies aériennes américaines en sont revenues au point où elles étaient lorsque la réglementation est entrée en vigueur même si beaucoup de nos membres ne touchent pas le même salaire. Tous ces emplois dont vous avez entendu parler sont des emplois à temps partiel. Cela va de 8 heures à 20 ou 24 heures par semaine. Ils sont en général limités à 20 heures. Du moins, c'est ce que nous indiquent nos chiffres.

M. Benjamin: Il y a donc beaucoup d'emplois mais cela ne dit quel genre d'emplois ni combien ils sont rémunérés, combien de temps ils travaillent ni quoi que ce soit d'autre.

M. Louis Erlichman (directeur de la recherche, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéro-astronautique): On a dit beaucoup de bêtises à propos de la création d'emplois. L'emploi, comme dans la plupart des autres secteurs, évolue avec l'industrie. S'il y a beaucoup de gens qui prennent l'avion, il y a plus d'emplois.

Après la déréglementation, il y a une chute de l'emploi dans le secteur de l'aéronautique pour diverses raisons. La plus importante fut le ralentissement économique du début de la décennie. L'économie ensuite repris et l'emploi a suivi.

Les chiffres indiquent toutefois que l'emploi n'a pas évolué autant du fait de la déréglementation que de la conjoncture économique. L'économie américaine s'est développée par rapport à 1978 et l'emploi a donc légèrement augmenté, essentiellement dans les emplois à temps partiel.

Le ministre a indiqué dans une lettre à une de nos sections locales qu'il y avait 300,000 employés supplémentaires dans l'industrie du camionnage aux États-Unis. Ce sont là des statistiques. Il s'agit de gens qui faisaient autrefois du camionnage à contrat et qui sont passés à une autre forme de camionnage.

Il serait ridicule qu'il y ait 300,000 employés de plus dans ce secteur car il n'y a pas eu une telle augmentation de camions. La plupart des opérations de transport ne sont pas du tout sensibles au prix. Donc, même si la déréglementation provoquait une fluctuation importante des prix, cela n'aurait pas de fortes conséquences sur l'emploi.

Ce qui est réel, c'est le bouleversement que cela représente. Pour ce qui est du nombre d'emplois, sept ou huit ans après, on

[Text]

the transport industry through the early 1980s you had something like 280,000 people displaced in the United States. A lot of them got re-employed; a lot of them did not. That is a big cost. That is a cost in terms of dislocation to the individuals, to the communities, to everything else.

I do not see that as a big selling point for deregulation, the fact that we have ended up with essentially the same amount of employment at the end as at the beginning, and had a huge cost in the interim in terms of people being displaced.

Mr. Benjamin: What has been the experience of your organization in the United States and Canada in terms of dislocation?

When they do get back to work, even if it is for a different carrier or even a different mode of transportation, are their technical qualifications in their trade being recognized in terms of working conditions, hours of work, and pay?

Mr. Bourgeois: The hours of work are generally the same, but the pay is much lower, and so are the benefits that go along with it. Let us go back to Canada and see what we have already seen with deregulation.

When Canadian Pacific bought out Eastern Provincial, they made them beautiful promises that they were going to move that hangar from Gander over to Halifax and all their jobs would be safe. The ink was hardly dry on that document when we had a lay-off of a couple of hundred workers, and they have never been recalled.

• 1735

Then we had that terrible thing that happened with Québecair. No sooner was it announced than we were given a lay-off notice of some 300 employees. Not all were tradesmen or qualified technicians, as we were refer to them, but nevertheless they were employees. Some of them have had the opportunity to go to these new upstarts, but I can tell you the wages are not comparable at all. Some of them have had to take cuts of \$3 and \$4 an hour and plus a loss of major benefits.

We are probably going to see the same thing when the PWA-CPAL merger is concluded. We are in the throes of negotiations now. There is no way that an airline is going to keep a main base or two of them at Vancouver, come down to Calgary, then into Toronto, then into Montreal. There is still a hangar that CPAL owns now in Halifax; I do not know what is going to happen to it, but I have a good idea.

Mr. Benjamin: Fill it full of wheat.

The Chairman: Last question.

Mr. Benjamin: No, that is fine, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I think the chairman made a good point; we are stuck with this bill. Unless the government were to collapse tomorrow, which would be too good for the country, there is nothing we can do about it.

[Translation]

se retrouve au même point. Dans le secteur des transports, au début des années 1980, quelque 280,000 personnes se sont trouvées déplacées aux États-Unis. Beaucoup ont été réemployés; beaucoup d'autres ne l'ont pas été. C'est un prix élevé à payer. C'est le prix du bouleversement que cela représente pour les employés, les collectivités, tout le monde.

Cela n'est certainement pas un bon argument pour la déréglementation. Le résultat est essentiellement le même nombre d'emplois et le déracinement de ces personnes représente un coût très élevé.

M. Benjamin: Qu'en est-il de ces bouleversements pour votre syndicat aux États-Unis et au Canada?

Quand ils retrouvent du travail, même s'il s'agit de travailler pour un transporteur différent ou dans un autre mode de transport, reconnaît-on leurs qualifications techniques dans leur condition et leurs heures de travail et dans leur rémunération?

M. Bourgeois: Les heures de travail sont habituellement les mêmes mais le salaire est beaucoup plus bas de même que les avantages sociaux. Considérons ce que nous a déjà apporté la déréglementation au Canada.

Lorsque le Canadien Pacifique a acheté *Eastern Provincial*, la société a fait de belles promesses et a déclaré que le hangar serait déménagé de Gander à Halifax et que tous les emplois seraient maintenus. Le document à peine signé, 200 travailleurs ont été mis à pied et n'ont jamais été rappelés.

Et puis il y a eu ce qui est arrivé dans le cas de Québecair. À peine la chose a-t-elle été annoncée que nous avons eu un avis de mise à pied de 300 employés. Ce n'était pas tous des ouvriers ou techniciens qualifiés, comme nous les appelons, mais c'était bien des employés. Certains d'entre eux ont eu la possibilité de retrouver un emploi mais je puis vous dire que les salaires n'étaient pas du tout comparables. Ils ont dû accepter de \$3 à \$4 de moins de l'heure et de perdre d'importants avantages sociaux.

La situation sera probablement la même lorsque PWA et PCAL auront fusionné. Nous sommes actuellement en pleines négociations. Il est impossible qu'une compagnie aérienne conserve une ou deux bases importantes à Vancouver, aille à Calgary, puis à Toronto puis ensuite à Montréal. CPAL est toujours propriétaire d'un hangar à Halifax; je ne sais pas ce que l'on va en faire mais j'ai mon idée à ce sujet.

M. Benjamin: Le remplir de blé.

Le président: Dernière question.

M. Benjamin: Non, c'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Le président a raison, ce projet de loi est là pour rester. À moins que le gouvernement ne s'écroule demain, ce qui serait une bien bonne chose pour le pays, nous n'y pouvons rien.

[Texte]

Would you be good enough to provide the committee with whatever you feel should be considered as amendments to this legislation, in order to alleviate some of the impacts I think you are dead right about. This is what we are faced with; we are faced with a *fait accompli*.

Mr. Bourgeois: We will do so, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Bourgeois, I knew Mr. Benjamin was laying a base in terms of impact. I did not want to have another dust-up with Mr. Benjamin, because you might get the wrong idea. As we get into this further and become more precise with witnesses on the road—and I am glad we are on the road, too—I hope we hear from a variety of witnesses. I can tell you, as the Chair, especially if we have a lot of witnesses in a day, we are not going to allow a witness to do what you did, with respect, in your brief on the generality, unless your generality comes down to some . . . You condensed your brief, so this is why . . . I was just about coming to the time to ask you to condense it. I do not mind the generality. You are going to have five or ten minutes to say whatever you want to say; this is roughly what the witness is going to have. I am hoping then they come down with some firm recommendations.

If they do not, frankly I am going to be much stricter with the members in terms of the types of questions on generalities of philosophy, which we have already gone through. It has to come to the bill.

But anyway, we did it. There is an impact, obviously, and I am interested in your evidence in terms of the jobs. I would like to have some, I hope somewhere along the line, in the area of impact, although I do not know what the amendment would be to correct it. You cannot correct everything by amendments to laws. I would like to know what the Canadian experience is going to be and has been within your industry and your union.

Mr. Bourgeois: I would imagine, Mr. Chairman, that the recommendations we will be making will be somewhat like those of the Ontario Trucking Association. Probably we will be accused of introducing proposals or amendments to the bills that are stalling tactics.

The Chairman: Throw them into the committee and we will have to deliberate on them.

Mr. Robichaud.

Mr. Benjamin: Point of order, Mr. Chairman. In conjunction with the remark you just made to this association, I hope you will do the same thing when a corporation comes here and gets into . . . We have just gone through the previous witness all in support of the legislation—

The Chairman: No, no, no.

Mr. Benjamin: —in the generalities, and you did not say a word.

[Traduction]

Auriez-vous l'amabilité de soumettre au Comité tout amendement qu'il vous semblerait souhaitable d'apporter à ce projet de loi afin de remédier à certaines des lacunes que vous avez à mon avis très bien vues. Nous nous trouvons devant un fait accompli.

M. Bourgeois: Nous n'y manquerons pas, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bourgeois, je savais que M. Benjamin allait en venir là. Je n'ai pas voulu le contrer à nouveau car je ne voulais pas que vous vous mépreniez sur notre échange. Alors que nous allons étudier la question de plus près et qu'au cours de nos déplacements nous essaierons de préciser les choses avec nos témoins, je puis vous dire que, surtout s'ils sont nombreux, nous serons beaucoup plus stricts avec les témoins et ne leur permettrons pas le genre de généralités que nous avons entendues de votre part à moins que celles-ci mènent à des recommandations précises. Je sais que vous avez dû résumer votre mémoire et que c'est peut-être ce qui explique son caractère général. Les témoins auront dorénavant de cinq à dix minutes pour dire ce qu'ils ont à dire et j'espère qu'ils présenteront quelques recommandations fermes.

Sinon, très franchement, je devrais me montrer beaucoup plus strict vis-à-vis des membres du Comité qui souhaiteront poser des questions d'ordre général qui ont déjà été longuement abordées. Il nous faut maintenant nous pencher sur le projet de loi lui-même.

En tout cas, c'est fait. Évidemment ce projet de loi va produire des effets et j'ai trouvé vos commentaires sur le nombre d'emplois intéressants. J'espère que vous aurez quelque chose à nous dire sur l'incidence du projet de loi même si je ne sais pas ce que l'on pourrait modifier dans le projet de loi pour remédier à cela. On ne peut pas tout corriger par voie d'amendement aux lois. Pourriez-vous nous dire ce qu'est et ce qu'a été l'expérience canadienne dans ce secteur et au sein de votre syndicat?

M. Bourgeois: Monsieur le président, les recommandations que nous formulerons ressembleront probablement à celles de l'Association des camionneurs de l'Ontario. On nous accusera vraisemblablement de présenter des propositions ou des amendements dont le seul objet est de retarder l'avance du Comité.

Le président: Présentez-les au Comité et nous pourrions alors en délibérer.

Monsieur Robichaud.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Au sujet de ce que vous venez de dire à cette association, j'espère que vous ferez la même chose lorsqu'une société viendra à son tour nous présenter . . . Le témoin précédent était entièrement favorable au projet de loi . . .

Le président: Non, là n'est pas la question.

M. Benjamin: . . . et n'indique des généralités sans que vous n'y voyez aucun inconvénient.

[Text]

The Chairman: I did not say a word, because they had an executive summary that was three minutes long.

Mr. Benjamin: It was generalities.

The Chairman: It was completely relevant to the bill. Then you had questions on many areas of free trade and everything.

Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bourgeois, je vous souhaite d'abord la bienvenue au Comité. Je pense qu'on a tous deux des racines dans une région qu'on connaît très bien.

M. Bourgeois: Oui.

M. Robichaud: Vous dites, à la page 16 de la version anglaise de votre document:

There is evidence that the railways are already actively discouraging traffic on some routes in order to build their case for abandonment of public subsidy for these artificially created "losers".

• 1740

Ce n'est pas la première fois que j'entends cette déclaration. Pouvez-vous élaborer un peu plus?

M. Bourgeois: J'ai un document ici. Malheureusement je n'arrive pas à lire la date. Il est adressé à un groupe quelconque. Il se lit comme suit:

Dans le cas de la rationalisation de nos installations ferroviaires, certaines lignes ont été identifiées comme étant candidates potentielles pour abandon au cours des années à venir. Un plan préliminaire a été dressé et vous trouverez ci-joint les tronçons visés.

Tout effort pour attirer du nouveau trafic sur ces tronçons devront être abandonnés immédiatement. Pour le trafic qui est déjà sur ces lignes nous devons envisager soit de préférence convertir ce trafic au système... [inaudible]... sinon ajuster les taux pour minimiser les pertes que nous encourons présentement. Vous serez convoquer prochainement à une réunion au cours de laquelle les modalités de l'application de ces mesures seront discutées plus en détail.

Dans l'intervalle je vous demanderais de traiter ceci avec discrétion.

C'est signé par le directeur du marketing, M. Langlois.

J'ai reçu un autre document, dernièrement. Il concerne simplement une demande d'une partie de voie ferrée, près d'ici, la voie d'Alexandria.

Mr. Benjamin: Laurentian Division.

Mr. Bourgeois: I have another document where the railways made a study, looking at the possibilities between the year 1986 and the year 2000, in which we would contract out and lease engines. Maybe we would see something like what happened at Moncton, New Brunswick. We probably could see even the closures of the Pointe St. Charles in Montreal and the Transcona shops in Winnipeg, if you are going to start leasing

[Translation]

Le président: Je n'ai rien dit parce qu'ils ont présenté un résumé de trois minutes.

M. Benjamin: C'était des généralités.

Le président: Tout à fait pertinentes. Vous avez ensuite posé des questions sur de nombreux domaines liés au libre échange, etc.

Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Bourgeois, I am pleased to welcome you to the committee. We both have our roots in an area with which we are very familiar.

Mr. Bourgeois: Indeed.

Mr. Robichaud: You state, on page 16 of the English version of your brief:

On possède des preuves à l'effet que les chemins de fer découragent activement le trafic sur certaines lignes, de façon à renforcer leurs arguments pour abandonner les subventions gouvernementales accordées à ces lignes «artificiellement perdantes».

It is not the first time that I have heard such a statement. Could you elaborate a little?

Mr. Bourgeois: I have a document here. Unfortunately I cannot read the date. It is addressed to some group. I quote:

As far as the rationalization of our railway system is concerned, some lines have been identified as potential candidates for abandonment in the years to come. You will find enclosed the draft plan that has been developed and which contains the targetted sections.

All efforts to attract new traffic on these sections should cease forthwith. For the traffic that we already have on such lines, we will have to consider either—preferably—transferring it to a different network or adjusting our rates to minimize our current losses. You will shortly be called to a meeting at which the implementation process will be further discussed.

In the meantime, I would ask you to treat this as a confidential matter.

It is signed by Mr. Langlois, director of marketing.

Lately, I have received another document which only deals with a section close to here, the Alexandria line.

M. Benjamin: La Division Laurentienne.

M. Bourgeois: J'ai un autre document qui est une étude effectuée par les chemins de fer sur les possibilités qu'il y aurait entre 1986 et l'an 2000 de louer des locomotives. On pourrait se retrouver dans la même situation qu'à Moncton au Nouveau-Brunswick. On pourrait même arriver à fermer les ateliers de Pointe St-Charles à Montréal et de Transcona à Winnipeg si l'on commence à louer les locomotives aux

[Texte]

engines from the dealers or whoever may come along on the market. If they are going to do the maintenance, so it will be.

All these railway workers across Canada, even though they have been hard hit now, will be gone. We already know that Canadian National is talking of abandoning 10,000 miles of track in the next five years, and the CP Rail about one-third.

Right there you can see the amount of dislocation and hardship it is going to bring to certain communities in Canada, in particular Atlantic Canada and some of the northern parts of this province.

M. Robichaud: Merci, monsieur Bourgeois. Vous avez répondu à ma deuxième question. Vous avez dit, dans votre exposé, que Moncton subissait aussi des pertes d'emplois assez lourdes. Vous disiez que la même chose pourrait se reproduire ailleurs, au Canada. Je voulais vous demander où et de quelle façon. Mais vous avez bien répondu. Je vous remercie, monsieur Bourgeois.

M. Bourgeois: Je vous en prie.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Mr. Taylor: You mentioned that employment was down in the U.S.A. It was down in some areas, but the overall employment in the U.S.A. increased under deregulation; you did not mention that.

Mr. Bourgeois: Yes, I did, Mr. Taylor, but I said that unfortunately it was mostly due to part-time workers.

Mr. Taylor: It increased for full-time workers as well on the overall picture.

Mr. Bourgeois: As for the full-time workers, we are presently about the same level we were when deregulation started in the U.S., although many of those working full-time now are at a much lower rate of pay and fringe benefits.

Mr. Taylor: So there is actually no loss of employment, if it is the same as it was before and part-time workers have increased.

Mr. Bourgeois: If you feel that part-timers are going to be a help to this country, I cannot agree.

Mr. Taylor: Part-time workers are contributing just as much as they are able to. We should not underestimate that.

• 1745

Anyhow, let me ask you one other question. How many locals do you represent?

Mr. Bourgeois: In the transport sector?

Mr. Taylor: Yes. In both sectors.

Mr. Bourgeois: We have approximately 21,000 workers in the three sectors.

Mr. Taylor: Has this submission been cleared by these locals in the transportation sector?

[Traduction]

concessionnaires ou à quiconque se présente sur le marché. S'ils doivent faire l'entretien, ce sera tout.

Tous les employés du chemin de fer qui travaillent au Canada, même s'ils essuient pas mal de revers à l'heure actuelle, auront disparu. Nous savons déjà que le Canadien National songe à abandonner 10,000 milles de voies au cours des cinq prochaines années et CP Rail environ un tiers.

Rien que là, vous voyez ce que cela représente comme bouleversement et difficulté pour certaines villes canadiennes, en particulier dans la région atlantique et dans certaines régions du nord de cette province.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Bourgeois. You have answered my second question. You said in your statement that Moncton was also losing a lot of jobs. You said that the same thing could happen elsewhere in Canada. I wanted to ask you where and in what way, but you have already answered. Thank you, Mr. Bourgeois.

Mr. Bourgeois: You are welcome.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

M. Taylor: Vous avez dit que l'emploi avait diminué aux États-Unis. Or il a diminué dans certains secteurs mais, de façon générale, aux États-Unis, il a au contraire augmenté avec la déréglementation; vous n'en avez pas parlé.

M. Bourgeois: Si, monsieur Taylor. Mais j'ai dit que malheureusement c'était essentiellement des emplois à temps partiel.

M. Taylor: Le nombre d'emplois à plein temps a également augmenté.

M. Bourgeois: Pour ce qui est des emplois à plein temps, nous nous retrouvons actuellement à peu près au même point qu'au début de la déréglementation aux États-Unis mais beaucoup de ceux qui travaillent maintenant à plein temps le font à un salaire bien inférieur et avec des avantages sociaux bien inférieurs à ce qu'ils avaient auparavant.

M. Taylor: Il n'y a donc pas eu en réalité de perte d'emploi, si l'on se retrouve au même point qu'avant et qu'il y a davantage d'emplois à temps partiel.

M. Bourgeois: Si vous estimez que les emplois à temps partiel vont aider le pays, je ne suis pas d'accord avec vous.

M. Taylor: Les employés à temps partiel apportent la contribution qu'ils peuvent. Il ne faut pas la sous-estimer.

En tout cas, permettez-moi de vous poser une autre question. Combien de sections locales représentez-vous?

M. Bourgeois: Dans le secteur des transports?

M. Taylor: Oui. Dans les deux secteurs.

M. Bourgeois: Nous avons environ 21,000 travailleurs dans les trois secteurs.

M. Taylor: Votre mémoire a-t-il été approuvé par les sections locales du secteur des transports?

[Text]

Mr. Bourgeois: Yes, they have.

Mr. Taylor: They have all had a chance to see this?

Mr. Bourgeois: Well, when you say "have", you must understand it is like this committee, there are quite a few members missing. When we discuss our issues at meetings we have people missing at times, too.

Mr. Taylor: So the rank and file actually . . .

Mr. Bourgeois: Yes, each member will have an opportunity to have seen, or should have seen by now I should say, the final version of this presentation.

Mr. Taylor: There is one other question I would like to ask. You mentioned in your brief that you support the CLC submission that you added on at the end.

Mr. Bourgeois: Yes.

Mr. Taylor: A section of it is that the main component is public ownership of the key carriers in each of the transport modes.

Mr. Bourgeois: Yes.

Mr. Taylor: Are you not living in the wrong country? Canada was built by free enterprise, not by public enterprise and government nationalization. I think you are living in the wrong country.

Mr. Bourgeois: I think CN has done a lot for this country and I do not think CP would ever have accomplished what it did if we had not given them all this land and what-not across the country. I think that Air Canada, as a carrier, has done a lot for this country and I think there are a lot of other sectors in what we call the Crown corporations area that have done really well.

Mr. Taylor: Do you not think that private enterprise companies have done pretty well too?

Mr. Bourgeois: Oh, they have done well in some sectors, but there are sectors that the public can do much better.

Mr. Taylor: Free enterprise has certainly far more employees than the public sector has and has been more efficient.

Mr. Bourgeois: Well, I would not say more efficient—just as efficient. I would not say more efficient, sir.

Mr. Taylor: I guess that is where you and I disagree. I am a free enterpriser; you are a socialist.

Mr. Bourgeois: I am.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor.

Mr. Bourgeois and Mr. Erlickman, thank you very much for coming and giving the highlights of your brief orally. We have the full brief here which the staff will be dissecting and they will give us input. Anything you say to echo Mr. Benjamin in terms of firm amendments on the bills would be appreciated as we get into that phase down the road in clause-by-clause consideration.

[Translation]

M. Bourgeois: Oui.

M. Taylor: Elles ont toutes pu l'examiner?

M. Bourgeois: Ma foi, il faut comprendre que c'est comme votre Comité, il manque souvent pas mal de membres. Lorsque nous discutons en réunion, il arrive aussi que certains membres soient absents.

M. Taylor: Donc la base a réellement . . .

M. Bourgeois: Oui, chaque membre aura la possibilité de voir ou plutôt devrait avoir vu la version finale de ce texte.

M. Taylor: J'aimerais vous poser une autre question. Vous avez indiqué que vous appuyez la position du CCT que vous avez ajoutée à la fin de votre texte.

M. Bourgeois: En effet.

M. Taylor: Un élément important est la propriété publique des principaux transporteurs à chacun des modes de transport.

M. Bourgeois: Oui.

M. Taylor: Ne devriez-vous pas vivre dans un autre pays? Le Canada a été construit par la libre entreprise et non pas par l'entreprise publique ni les nationalisations. J'ai l'impression que vous devriez vivre dans un autre pays.

M. Bourgeois: Le CN a beaucoup fait pour ce pays et je ne pense pas que le CP aurait jamais accompli ce qu'il a fait si on ne lui avait pas donné tous ces terrains, etc., dans le pays. Le transport qu'est Air Canada a également beaucoup fait pour ce pays il y a beaucoup d'autres sociétés d'État qui ont véritablement bien réussi.

M. Taylor: Ne pensez-vous pas que l'entreprise privée ait également bien réussi?

M. Bourgeois: Si, dans certains secteurs, mais il y a des secteurs dans lesquels il est bien préférable de compter sur les entreprises publiques.

M. Taylor: La libre entreprise a certainement beaucoup plus d'employés que le secteur public et a toujours été nettement plus rentable.

M. Bourgeois: Je ne dirais pas plus, mais aussi rentable. Pas plus rentable.

M. Taylor: Je crois que c'est là que nous ne sommes pas d'accord. Je suis un défenseur de l'entreprise libre et vous un socialiste.

M. Bourgeois: Oui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Taylor.

M. Bourgeois et M. Erlickman, merci beaucoup d'être venus et de nous avoir résumé oralement votre mémoire. Nous avons également votre texte au complet et je vous assure qu'il sera étudié de près par nos documentalistes qui nous aident dans cette étude. Comme le disait M. Benjamin, toutes propositions d'amendements précises que vous pourriez nous soumettre sur ces projets de loi nous seraient très utiles lorsque nous entamerons l'étude article par article.

[Texte]

We understand there is obviously going to be a mix in the philosophy of many of the things the clauses of the bill do, but if it is possible to correct some of them with amendments, they are certainly going to be considered, I can tell you that. I want to thank you for your time and effort and for waiting patiently here.

Mr. Bourgeois: We will forward them to you and we thank you very much for this time, sir.

The Chairman: Thank you very much. Now, colleagues, we are going to call the last witness before the bells ring, and I hope we can dispose of this last witness. We are on time. I will call Mr. Legault of *Les entreprises ferroviaires du Canada*, the railways of Canada.

Mr. Legault, we have your brief in front of us, which is the two-page summary, the clerk tells me. You have been here all afternoon and I know you have actually been here before too when we were on the *Freedom to Move*. So if you would like, give us the highlights of your brief or whatever way is easy for you. It is your time.

• 1750

M. Gilles Legault (Président, Les entreprises ferrovières du Canada): Avant de lire le mémoire, je veux apporter certaines précisions. Les Entreprises ferroviaires du Canada incorporées, avec la création de la nouvelle compagnie de chemin de fer au Québec, seront dissoutes. La nouvelle raison sociale s'appellera les Chemins de fer Québec-Abitibi et Côte-Nord centrale. Un sigle officiel sera dessiné pour cette nouvelle compagnie.

Une nouvelle société de transport ferroviaire sera mise sur pied, au Québec. C'est la première société ferroviaire appartenant à un particulier. Ce sera la création de la première compagnie privée de chemin de fer à vocation commerciale; elle desservira la région de l'Abitibi-Témiscamingue et le territoire de la Baie James, avec la construction d'environ 866 kilomètres de nouvelles lignes de chemin de fer dans le nord-ouest du Québec. Elle partira des tronçons du CP Rail, à Maniwaki, Mont-Laurier et Ville-Marie dans le Témiscamingue; il y aura un autre tronçon, d'environ 800 kilomètres de nouvelles lignes, sur la Côte-Nord. Elle reliera cette région avec la région de Charlevoix. J'ai appris que le ministère des Transports a inclut mon projet de création de cette nouvelle société de transport par chemin de fer, dans le projet de loi sur la déréglementation des transports au Canada. Avec l'adoption des projets de loi C-18 et C-19 de la Chambre des communes, je recevrai une licence me permettant d'obtenir des subventions de plusieurs ministères et surtout du ministère des Transports.

Plusieurs institutions financières sont intéressées à investir dans cette nouvelle compagnie de chemin de fer. En particulier, le Trust Royal et la firme de courtiers en valeurs mobilières, Geoffrion-Leclerc Inc. Ils désirent suivre l'affaire d'assez près au ministère des Transports.

Cette nouvelle compagnie de transport ferroviaire au Québec sera sous la juridiction fédérale, bien entendu. Mais je disposerai de la collaboration du gouvernement du Québec,

[Traduction]

Nous savons que nombre des articles du projet de loi risquent d'avoir des effets quelque peu contradictoires, mais s'il est possible de corriger cela à l'aide d'amendements, vous pouvez être sûr que nous y veillerons. Je vous remercie du temps que vous avez bien voulu nous consacrer et d'avoir attendu aussi patiemment.

M. Bourgeois: Nous vous enverrons ces propositions d'amendements et à notre tour, nous vous remercions.

Le président: Merci beaucoup. Maintenant, chers collègues, nous allons entendre le dernier témoin avant que ne retentisse le timbre et j'espère que nous aurons le temps de terminer. Nous sommes à l'heure. J'invite donc M. Legault de Les Entreprises ferroviaires du Canada à s'approcher.

Monsieur Legault, nous avons reçu votre mémoire qui est un résumé de deux pages, m'avise le greffier. Vous avez passé l'après-midi ici et je sais que vous êtes également venu lorsque nous étudions *Aller sans entraves*. Je vous invite donc à présenter les points saillants de votre mémoire ou à procéder de la façon qui vous semble la plus pratique. La parole est à vous.

Mr. Gilles Legault (President, Les entreprises ferroviaires du Canada): Before reading the brief, I would like to mention a few details. *Les entreprises ferroviaires du Canada incorporées* will disappear with the creation of the new Quebec railway company. The new company will be called *les Chemins de fer Québec-Abitibi et Côte-Nord centrale*. An official logo will be made for this new company.

A new rail transportation corporation will be set up in Quebec. It is the first rail transportation corporation to belong to an individual. It will be the first private market oriented railway company; it will serve the areas of Abitibi-Témiscamingue, as well as the James Bay territory with the laying of some 866 kilometers of new track in Quebec's northwest. It will tie in with CP rail trunks at Maniwaki, Mont-Laurier and Ville-Marie up in Témiscamingue; there will be another trunk, some 800 kilometers of new tracks, on the north shore. It will tie this area into the Charlevoix region. I have learned that the Department of Transport has included my project for setting up this new rail transportation corporation in the bill on transportation deregulation in Canada. With the adoption of Bills C-18 and C-19 in the House of Commons, I will be getting a licence that will allow me to get grants from many departments and mainly from the Department of Transport.

Many financial institutions are interested in investing in this new railway company and more specifically Royal Trust and Geoffrion-Leclerc Inc., the well-known brokerage firm. The Department of Transport is also looking at the project very closely.

This new rail transportation corporation in Quebec will come under federal jurisdiction, of course. But I will be getting the co-operation of the Quebec government contrary to

[Text]

contrairement aux deux grands réseaux de chemin de fer du Canada. Il existe un dossier, au ministère des Transports du Québec, sur cette initiative québécoise. Pour le matériel, je tiens à ce que ma compagnie fabrique le matériel dont elle aura besoin: les wagons de marchandise de toutes sortes et les wagons de passagers construits sous licence avec la *British Rail Engineering Limited* et avec les méthodes de Grande-Bretagne.

M. Ouellet: Monsieur le président, je pense que le témoin lit son document, mot à mot. Pourrait-on lui poser des questions dès maintenant? Le temps est très limité et je pense que tous les membres ont eu l'occasion de lire votre lettre. Elle est très explicite. Je pense que vous avez versé assez d'informations au dossier. Nous pourrions vous poser des questions, si vous le voulez.

M. Legault: Oui, d'accord.

M. Ouellet: Je voudrais demander, monsieur Legault, d'où vous tenez l'assurance d'obtenir une licence?

M. Legault: De M. Guy Larabie, un des adjoints de l'ancien ministre André Bissonnette, lors d'une entrevue accordée le premier décembre 1986.

M. Ouellet: Avez-vous fait une demande officielle à la Commission des transports du Canada?

M. Legault: Oui. Il y a presque deux ans que je travaille sur l'affaire; le député Edouard Desrosiers, du comté de Hochelaga—Maisonnette, s'occupe de mon dossier auprès du ministère fédéral des Transports.

M. Ouellet: Quand vous nous dites que vous espérez la collaboration du gouvernement du Québec, est-ce à dire que vous comptez sur une participation du gouvernement du Québec dans votre compagnie ou sur une subvention? En d'autres mots, êtes-vous le seul propriétaire de cette compagnie ou avez-vous des partenaires?

M. Legault: Pour le moment, je suis le seul propriétaire. Je tiens à obtenir la coopération du gouvernement du Québec, sans ingérence dans les affaires internes de ma compagnie.

M. Ouellet: En d'autres mots, vous ne leur accorderez pas des actions, ils ne seront pas partenaires avec vous?

M. Legault: Oui, c'est cela. Le gouvernement du Québec ne sera pas partenaire.

• 1755

M. Ouellet: D'accord.

Comment financerez-vous la construction d'environ 870 kilomètres de nouvelles lignes de chemins de fer?

M. Legault: En premier lieu la construction sera financée par un appel public à l'épargne, de la même façon qu'on a procédé pour le projet de tunnel Trans-Manche, entre la France et l'Angleterre. Il y aura une vente d'actions et d'obligations.

On procédera de la même façon qu'en 1881, quand on a construit le chemin de fer transcontinental jusqu'à Vancouver

[Translation]

Canada's two big railway networks. They have a whole docket on this Quebec initiative at the Quebec Transport Department. As for materials, I insist that my company manufacture the material it will need: passenger and all other railway cars will be built under licence from British Rail Engineering Limited with the methods used in Great Britain.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I think the witness is reading his brief word for word. Could we put questions now? We do not have all that much time, and I think that all the members have had the opportunity to read your letter. It is quite explicit. I think you have given us enough information. We would like to put questions, if you do not mind.

Mr. Legault: Yes, okay.

Mr. Ouellet: Mr. Legault, who gave you the assurance you would be getting a licence?

Mr. Legault: Mr. Guy Larabie, one of André Bissonnette's Assistants, the ex-minister, during an interview on December 1, 1986.

Mr. Ouellet: Did you make a formal application to the Canadian Transport Commission?

Mr. Legault: Yes. I have been working on this for almost two years; Mr. Edouard Desrosiers, the MP for Hochelaga—Maisonnette, is steering this case through the federal Department of Transport.

Mr. Ouellet: When you say that you hope for the Quebec government's co-operation, does that mean that you are counting on the Quebec government to invest in your company or give you a grant? In other words, are you the sole owner of this company or do you have other partners?

Mr. Legault: For the time being I am the sole owner. I want to get the co-operation of the Quebec government without it getting involved in internal affairs of my company.

Mr. Ouellet: In other words, you are not going to be giving them any shares and they will not be partners in it with you?

Mr. Legault: Yes, that is it. The Quebec government will not be a partner.

Mr. Ouellet: Okay.

How are you going to finance the construction of some 870 kilometres of new track?

Mr. Legault: First of all, the project will be funded by appealing to the public to invest its savings, as was done for the tunnel between France and England under the Channel, the Chunnel. Both stock and bonds will be sold.

We will proceed in the same way as in 1881 when the transcontinental railways was built out to Vancouver and when the Canadian Pacific Railway Company was set up.

[Texte]

et quand on a créé la compagnie de chemins de fer du Canadien Pacifique.

M. Ouellet: D'accord.

Vous dites vouloir fabriquer votre matériel ferroviaire. Pourquoi transigez-vous avec une compagnie britannique? Ne croyez-vous pas à la technologie canadienne? Je m'explique mal ce désir de faire affaire avec une compagnie britannique.

M. Legault: Pour être un innovateur. En France et en Grande-Bretagne il n'y a pas que la *British Rail Engineering*, de Grande-Bretagne. Il y a aussi la compagnie ANF de France. Ils construisent un matériel de chemins de fer, surtout de *freight* performant. Ce matériel ne se construit pas encore en Amérique. Notre matériel ne satisfait pas le nombre de clients. Il y a aussi le fait que je désire révolutionner les chemins de fer au Canada. Par exemple, ils ont conçu des wagons de marchandises, en France et en Angleterre, aussi longs qu'une remorque de camion; les portes, de chaque côté, sont aussi larges qu'une porte de garage. Le chargement et le déchargement sont donc beaucoup plus rapides. Je désire, autant que possible, établir un service rapide avec du matériel qui ressemble au transport par camionnage, dans le but de concurrencer le camionnage.

M. Ouellet: Monsieur Legault, vous semblez assez versé dans le domaine des transports. Quelles sont vos qualifications? Comment êtes-vous arrivé à vous intéresser au domaine des chemins de fer? Avez-vous une formation ou des parents qui ont oeuvré dans le domaine des transports?

M. Legault: Oui. Je suis plutôt un entrepreneur. J'ai été membre de la Chambre de commerce des jeunes de Montréal, de 1967 à 1970. J'ai appris à communiquer avec des politiciens et des gens d'affaires. J'ai fait deux voyages en France. Je me suis abonné à des revues françaises, spécialisées dans le transport par chemins de fer. Une revue d'allure générale et une autre plutôt technologique. J'étudie depuis près de cinq ans, soit depuis 1980, la technologie ferroviaire européenne, son matériel, la construction des lignes et la commercialisation. C'est ainsi que je me suis instruit, d'une façon autodidacte. C'est un secteur très spécifique.

M. Ouellet: Que faites-vous actuellement?

M. Legault: Je m'occupe de cette compagnie, à plein temps. Ma compagnie a commencé en 1981 avec un organisme à but non lucratif. Il s'appelait «le Conseil ferroviaire fédéral-provincial du Québec». Il avait à peu près les mêmes fonctions que Transport 2000. Le 6 février 1984, le Conseil été incorporé sous la Loi des sociétés commerciales canadiennes. La raison sociale a pris le nom d'*Entreprises ferroviaires du Canada Inc.* Mais je ne prévoyais pas, le 6 février 1984, les projets actuels. Je voulais lancer une revue spécialisée sur le transport par chemins de fer. Mais, en fin de compte, c'est grâce au CP Rail avec qui j'ai de très très bonnes relations, je dois dire qu'elles sont même excellentes, que cette nouvelle compagnie de chemins de fer au Québec a été créée.

M. Ouellet: Les gens du Canadien Pacifique vous ont-ils encouragé à lancer cette compagnie?

[Traduction]

Mr. Ouellet: Okay.

You say that you want to build your own rolling stock and such. Why go through a British company? Do you not believe in Canadian technology? I have problems understanding why you absolutely want to do business with a British company.

Mr. Legault: To be an innovator. In France and Great Britain, there is not only *British Rail Engineering* in Great Britain. There is also the *ANF* company in France. The rolling stock they build performs quite well, especially the freight cars. This equipment is not yet being built in America. Our rolling stock is not satisfactory for a number of clients. But there is also the fact that I want to revolutionize railways in Canada. For example, they have designed freight cars, in France and England, that are as long as a truck trailer; the doors on each side are as big as a garage door. So loading and unloading are done much faster. As far as possible, what I want to set up is rapid service using rolling stock a lot like what they use in trucking, to be able to compete with trucking.

Mr. Ouellet: Mr. Legault, you seem to be rather knowledgeable in the transport area. What are your qualifications? How did you get interested in the railway business? Do you have training or relatives who have worked in transport?

Mr. Legault: Yes. I am more of an entrepreneur. I was a member of the *Chambre de commerce des jeunes de Montréal* from 1967 to 1970. I learned to communicate with politicians and businessmen. I have been to France twice. I subscribe to French magazines specialized in railway transportation. One of them is more general and the other one more technological in nature. Since 1980, some five years or so now, I have been studying European railway technology, the rolling stock, track laying and marketing. That is how I got my education: I am self-educated. It is a very specific area of knowledge.

Mr. Ouellet: What are you doing right now?

Mr. Legault: I am into this company full time. My company was set up in 1981 through a non-profit organization. It was called "le Conseil ferroviaire fédéral-provincial du Québec". It was doing more or less the same thing as Transport 2000. On February 6, 1984, the *Conseil* was incorporated under the Canadian Commercial Corporation Act. The company was known under the name of *Entreprises ferroviaires du Canada Inc.* But on February 6, 1984, I had not foreseen my present projects. I wanted to publish a specialized magazine on railway transportation. But, finally, it is thanks to CP Rail with whom I have very, very good contacts, actually they are excellent, that this new Quebec railway company was set up.

Mr. Ouellet: Did the people from Canadian Pacific encourage you to set up this company?

[Text]

M. Legault: Oui. J'ai eu une courte entrevue avec le contentieux du CP Rail. Ils m'ont dit qu'ils n'avaient pas pu rentabiliser la première ligne dont j'ai parlée, entre Hull et Maniwaki. Ils pensaient qu'une compagnie privée de courtes distances pourrait peut-être la rentabiliser.

C'est ainsi que j'en suis rendu là.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

• 1800

Mr. Reid, on a point of order.

Mr. Reid: I would assume that the witness is talking about the acquisition of an abandoned branch line or a portion of established lines, but even so, if it originates and terminates within the province of Quebec, does it come under the jurisdiction of Bill C-18?

The Chairman: It can.

Mr. Reid: What if it were incorporated in the province of Quebec? Could it not?

The Chairman: No, not if it was solely within the province of Quebec.

Mr. Reid: Then it is like the B.C. Railway.

The Chairman: That is right. Do you want to ask any more questions? We have been very generous here, and I want to thank Mr. Legault, because that is obviously a question in mind.

You can do what you want to do with the railways and get financing, but there is a provision in which you can have private railways under this bill, and that is really why we allowed the questions. I have not fully read the brief, so I did not appreciate whether it was going to go across the provincial boundary or not, Mr. Reid.

I want to thank you for your brief. When witnesses do not direct attention to the bills, we are going to have to get a little tighter with our questions because what you do with the railways is up to you, but we have to do something with Bill C-18 and Bill C-19. Thank you very much.

Mr. Reid: Will we hear from Pem-Air now?

The Chairman: No, unfortunately the bell has dissolved this meeting. I know they are here, and I am sorry. If we did not have the bell, we would sit right through so we could conclude relatively early. At the moment, we are adjourning until 7.30 p.m.

La séance est suspendue.

EVENING SITTING

• 1943

The Chairman: I see a quorum finally. I am not fooling around. Let us get moving here. This is embarrassing!

[Translation]

Mr. Legault: Yes. I had a short chat with CP Rail's legal people. They told me that they had not managed to make a profitable go of it with the first line I told you about between Hull and Maniwaki. They thought that a private shorthaul company might be able to make it profitable.

So that is how I got where I am today.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

Monsieur Reid, vous souhaitez invoquer le Règlement?

M. Reid: Je suppose que le témoin parle de l'achat d'une ligne secondaire abandonnée ou d'un tronçon de lignes établies mais, même dans ce cas, si ce tronçon commence et se termine au Québec, est-il touché par le projet de loi C-18?

Le président: C'est possible.

M. Reid: Et s'il a été constitué en société au Québec? N'est-ce pas possible?

Le président: Non, pas si c'était seulement au Québec.

M. Reid: Alors, c'est comme les chemins de fer de Colombie-Britannique.

Le président: Oui. Voulez-vous poser d'autres questions? Nous avons été très généreux et je veux remercier M. Legault parce qu'il y a certainement là une question.

On peut faire ce que l'on veut des chemins de fer, obtenir du financement, mais ce projet de loi contient une disposition qui permet des chemins de fer privés et c'est vraiment la raison pour laquelle nous avons autorisé ces questions. Je n'ai pas lu tout le mémoire si bien que je n'avais pas compris si ce tronçon traversait ou non la frontière provinciale.

Merci de votre mémoire, messieurs. Lorsque les témoins ne font pas directement allusion au projet de loi, il nous faudra leur poser des questions un peu plus précises. En effet, les chemins de fer sont une chose mais nous devons nous occuper des projets de loi C-18 et C-19. Merci beaucoup.

M. Reid: Ne devons-nous pas encore entendre *Pem-Air*?

Le président: Non, malheureusement le timbre retentit et nous devons ajourner. Je sais que ces témoins sont là et j'en suis désolé. Si nous n'étions pas appelés à voter, nous siégerions sans interruption afin de pouvoir conclure relativement tôt. Les choses étant ce qu'elles sont, nous ajournons jusqu'à 19h30.

The meeting is adjourned.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Il y a enfin quorum. C'est sérieux; allons-y. C'en est vraiment gênant! C'est incroyable. Les témoins

[Texte]

Absolutely incredible! Witnesses here from across the country and this committee cannot provide a quorum. I must say, the government has to take more than its responsibility because from now on I am going to make sure, as chairman, there are four government members to start with, because this is never going to happen again. I want to apologize to the witnesses here.

I am very glad Mr. Benjamin came, but quite frankly he did not have to come; the government should have had four members here and they have not. I must say, there are going to be some changes in the membership of this committee as far as I am concerned. Under our rules—just for witnesses to know; they are not really that interested, except that you have been embarrassed—any member who is not here has five names of alternates, any one of whom can be here and participate in these hearings and—

An hon. member: Does not even have to be an alternate.

The Chairman: Bull shoot! He has to be an alternate for the quorum. Anyway, from here on in . . . I really apologize. I want to call Pem-Air and I hope members will be as disciplined in their questions as they have been undisciplined in their punctuality.

Mr. Benjamin: Have no fear; Benjie's here.

The Chairman: I want to welcome Mr. O'Brien as president of Pem-Air and I know you have circulated a brief which we have before you. You have been patiently sitting there all afternoon and for the last 15 minutes as we fiddled around. Actually, your brief is not that long, so Mr. O'Brien, you have been before us before; welcome, it is your stage at the moment.

Mr. Delbert A. O'Brien (President, Pem-Air): Thank you, then, Mr. Chairman and members of the committee. Thank you for this opportunity once again of appearing before you.

As has been indicated, I represent a small airline that has been in existence for about 15 years, but I think I can fairly say I speak on behalf of a great many operators of very small airlines. I was recently chosen by the ATAC organization to sit on a panel which represented the small carriers, many of whom know that I am here today and encouraged me to make this representation.

• 1945

I want to stress that I speak on behalf of the smallest operators in the country. In our own case, we only have approximately 14 aircraft. I would like to make clear at the outset that we are not opposing the principle of deregulation and our brief will be amendment-specific with respect to the act. I would also like to underline very briefly the main thrust of our brief, which deals with the very small, local-carrier operator in relation to the new deregulation legislation.

[Traduction]

viennent de l'autre bout du pays et le Comité ne peut même pas réunir un quorum. À mon avis, le gouvernement va devoir assumer plus que sa part de responsabilité car dorénavant, en tant que président, je vais m'assurer qu'il y aura toujours au départ quatre représentants du parti au pouvoir afin que cette situation ne se répète plus jamais. Je tiens d'ailleurs à présenter toutes mes excuses à nos témoins.

Je suis très content que M. Benjamin ait pu venir, mais au fond, il n'était pas obligé de se déplacer; il y aurait dû y avoir quatre représentants du gouvernement. En ce qui me concerne, j'ai l'intention d'apporter quelques modifications à la composition du Comité. Pour la gouverne des témoins—je sais que la chose ne les intéresse pas vraiment, mais la situation leur a quand même causé de l'embarras—en vertu de nos règlements, tout membre du Comité qui ne peut participer à une séance possède une liste de cinq remplaçants et peut se faire remplacer par n'importe lequel, et . . .

Une voix: Il n'est même pas nécessaire que ce soit un remplaçant.

Le président: C'est faux! Ce doit être un remplaçant officiel pour le quorum. Quoi qu'il en soit, dorénavant . . . Je suis vraiment désolé. J'invite maintenant les représentants de Pem-Air à prendre place et j'espère que les membres du Comité compenseront leur manque de ponctualité par une discipline marquée dans leurs interventions.

M. Benjamin: Je suis ici, ne craignez rien, foi de Benjamin!

Le président: Je souhaite la bienvenue à M. O'Brien, président de Pem-Air. On me dit que vous avez déjà fait distribuer votre mémoire. Vous avez attendu patiemment toute l'après-midi et surtout pendant les 15 dernières minutes pendant que nous perdions notre temps. En fait, votre mémoire n'est pas si long. Donc, monsieur O'Brien, ayant déjà comparu devant notre Comité, vous connaissez la procédure, alors je vous souhaite la bienvenue et je vous cède la parole.

M. Delbert A. O'Brien (président, Pem-Air): Merci, monsieur le président et membres du Comité. Je suis heureux d'avoir encore une fois l'occasion de comparaître devant vous.

Comme on l'a déjà mentionné, je représente une petite compagnie aérienne qui existe depuis une quinzaine d'années, mais j'estime néanmoins représenter un grand nombre de très petites compagnies aériennes. J'ai récemment été choisi par l'Association canadienne du transport aérien pour faire partie d'un comité représentant les petits transporteurs, dont beaucoup savent que je suis ici aujourd'hui et m'ont d'ailleurs encouragé à vous faire part de mes idées.

J'insiste pour que vous compreniez que je représente les plus petites compagnies aériennes du Canada. Ma propre compagnie compte environ 14 avions. Je tiens à vous préciser dès le départ que nous ne nous opposons pas au principe de la déréglementation, et que notre mémoire contient uniquement des amendements que nous proposons à la loi. J'aimerais aussi mentionner brièvement que notre mémoire porte essentiellement sur les effets que la nouvelle loi sur la déréglementation aura sur les tout petits transporteurs locaux.

[Text]

I might point out that the present Deputy Prime Minister, Don Mazankowski, in addressing the Air Transport Association of Canada in 1984, said that Canada was very different from the United States in terms of the market place, the density of population and the size of the country, and there had to be a Canadianized deregulation. I recognize that an effort has been made to do this, but I regret that while Bill C-18 does undertake that commitment with respect to northern Canada, it does not undertake that commitment with respect to the balance of the Canadian scene.

One conclusion that everyone is able to draw from the American experience of deregulation since 1978 has been the fact that small carriers in rural and remote markets have suffered. I quote Senator Kasselbaum, a Republican from Kansas and supporter of the administration, who recently wrote me to confirm that the same state of affairs exists today. In that letter, she said:

As you know, the airline deregulation effort in the U.S. has proceeded with mixed results. Air fares and service between major cities and regional hubs has improved dramatically. However, many of our smaller cities, and especially those located in rural areas, have seen air service decrease or disappear.

She is the chairman of the Senate subcommittee and she speaks at every conference, so I think she is the most knowledgeable elected person in the United States with respect to the air transport industry. She categorically says that in terms of the small, rural, remote areas, the results have been negative, although she clearly does accept the fact that generally deregulation has been good. I think we can all accept the fact that it has been good for large markets.

With respect to your observations on the same situation, you indicate that some or all of the characteristics of northern markets also exist in the south, and in your own report you ask for special safeguards.

In a recent speech to the annual general meeting of ATAC, president G. M. Sinclair, who was speaking for the industry, made the strongest statement of all, and I am going to quote it because it is so relevant:

While the larger carriers will cope with deregulation, the small operator has been, is being and will be hit very hard. A market he built up over years of struggle can be destroyed in days by a 'quick buck' artist who starts a service and cream-skims the market.

I point out the experience of Inter-City Airways in the province of Ontario.

Usually such a skimmer either goes broke, has an accident or gets into some other kind of trouble, but, in the mean-

[Translation]

Je vous rappelle que l'actuel vice-premier ministre, Don Mazankowski, avait déclaré en 1984 devant l'Association canadienne du transport aérien que le Canada était très différent des États-Unis au niveau du marché, de la densité de sa population et de l'étendue du pays, et que, pour cette raison, la déréglementation devait être canadiennisée. Je suis conscient de ce que des efforts ont été fait dans ce sens, mais je suis au regret de noter que si le projet de loi C-18 prévoit des mesures pour le nord du Canada, cet engagement ne s'étend au reste du pays.

Depuis la déréglementation aux États-Unis en 1978, tout le monde s'entend pour dire que ce sont les petits transporteurs des régions rurales et éloignées qui ont été victimes de ce mouvement. J'aimerais vous citer le sénateur Kasselbaum, républicain du Kansas et partisane de l'administration fédérale, qui m'a écrit dernièrement pour me confirmer que la situation est encore la même aujourd'hui. Dans sa lettre, elle me dit:

Comme vous le savez, le mouvement de déréglementation des compagnies aériennes aux États-Unis a eu des résultats variés. Les tarifs et le service entre les grandes villes et les centres régionaux ont subi une amélioration marquée. Cependant, dans bon nombre de nos petites villes, particulièrement celles qui se trouvent dans des régions rurales, le service aérien a diminué quand il n'a pas carrément été éliminé.

M^{me} Kasselbaum est présidente du sous-comité du Sénat et elle prend la parole à chaque conférence. C'est pourquoi j'estime que, de toutes les personnes élues aux États-Unis, c'est elle qui possède le plus de connaissances au chapitre du transport aérien. Bien qu'elle reconnaisse en général que la déréglementation a eu des résultats positifs, elle affirme catégoriquement que pour les petites villes, les régions rurales et les régions éloignées, les résultats sont négatifs. Nous sommes tous d'accord pour dire que la déréglementation a été bonne pour les grands marchés.

Dans vos remarques au sujet de la même situation, vous disiez qu'une partie sinon la totalité des caractéristiques des marchés du Nord existent aussi dans le Sud, et vous demandez d'ailleurs dans votre rapport des garanties spéciales.

Dans une récente allocution prononcée devant l'assemblée générale annuelle de l'ACTA, son président, G.M. Sinclair, parlant au nom de tout le secteur, a brossé le tableau le plus réel de la situation. Je vais vous le citer, car ce qu'il dit est très pertinent:

Si les gros transporteurs pourront continuer de fonctionner avec la déréglementation, les petites compagnies ont été et continueront d'être très durement touchées. Un petit exploitant peut lutter pendant des années pour se créer un marché, pour se le faire voler du jour au lendemain par un profiteur qui met sur pied son propre service et écume le marché.

Je signale à cet effet l'expérience de la *Inter-City Airways* en Ontario.

Normalement, ces profiteurs font faillite, ont un accident ou d'autres problèmes de ce genre, mais, entre temps, ils ont

[Texte]

time, he has totally disrupted the market and may very well bring the reputable operator down with him. I know the Minister of the day never intended such a result. I believe that in the government's religious fervour for deregulation its entire attention was directed to the large segment of the industry that carries 90% of the passengers. Little or no attention was paid to the small operator except in Northern Canada. Perhaps the new Minister should seriously consider applying the special rules for the North to base centres in Southern Canada with small populations. We ask the Minister to give serious consideration to such a proposition.

Due to recent mergers and consolidations in Canada, and I do not have to tell you gentlemen what has taken place, 90% of the passenger traffic is now controlled by two airlines. This has dramatically changed the picture. It has compounded the problem for the small operator.

• 1950

Ironically—and I want to point this out—Pacific Western Airlines and Air Canada through its subsidiary Austin Airways are both protected in the north. They are given the protection of this act to operate in the north. They are allowed to raid smaller carriers from distant Newfoundland to furthest B.C. with the protection of this legislation.

As I indicate, I am sure the framers of this legislation never intended to protect the giants in the industry and expose the small operators, but currently this is the result of Bill C-18.

A further factor which alarms the Canadian remote operator is the absence of any protection in Bill C-18 with respect to predatory pricing. Ironically, the bill again gives protection to the large carriers such as Wardair, Air Canada and Pacific Western with respect to international predatory pricing, but no such protection is afforded the small domestic carrier. The absence of such protection in Bill C-18 is most regrettable because the small Canadian operators are not offered the protection provided in the United States of America by the vigorous anti-combine and anti-monopoly enforcement agencies prevalent there.

It also appears the drafters of the legislation completely overlooked valuable other services offered by local carriers in remote communities. I want to underline this. We heard the chairman or representative from Stelco indicate it was important to have carriers of origin, carriers operating from that community. This is very essential and I think, I suggest, I submit it has been overlooked in this legislation.

A carrier is a carrier which starts off from a small local remote region in the early morning and flies into the major centre and provides this type of service. It is important the flight leave the small remote centre early in the morning and come to the city. What is more important is that all the

[Traduction]

complètement perturbé le marché et peut-être même entraîné dans leur chute des exploitants réputés. Je sais que ce n'était pas l'intention du ministre de l'époque. Je crois que le gouvernement, dans sa ferveur de déréglementation, a porté toute son attention sur l'élément de ce secteur qui transporte 90 p. 100 des passagers. Ainsi, il a négligé de s'occuper des petits exploitants, sauf dans le nord du Canada. Le nouveau ministre devrait envisager sérieusement la possibilité d'étendre les règles spéciales qui s'appliquent dans le Nord aux centres du sud du Canada où la population est plus restreinte. Nous demandons au ministre d'étudier sérieusement cette proposition.

À la suite des récentes fusions au Canada, nul n'est besoin de vous rappeler, messieurs, ce qui s'est passé. Le transport des passagers est assuré maintenant dans une proportion de 90 p. 100 par deux lignes aériennes. Ce qui a considérablement modifié la situation. En fait, pour les petites compagnies, la situation s'est compliquée.

Il est plutôt ironique de noter que *Pacific Western Airlines* et *Air Canada*, par l'intermédiaire de sa filiale *Austin Airways*, sont toutes deux protégées dans le Nord. En vertu de la loi, elles sont toutes deux protégées dans le nord du pays. Ainsi, elles peuvent voler la clientèle aux petits transporteurs des coins éloignés de Terre-Neuve jusqu'aux régions les plus éloignées de la Colombie-Britannique.

Comme je l'ai déjà indiqué, je suis persuadé que ceux qui ont élaboré cette loi n'avaient jamais pensé protéger les géants de l'industrie et exposer ainsi les petits entrepreneurs, mais c'est actuellement ce qui se produit avec le projet de loi C-18.

Un autre élément qui inquiète les compagnies qui fonctionnent dans les régions éloignées du Canada est le fait que le projet de loi C-18 n'offre aucune protection contre la concurrence déloyale au niveau des prix. Il est ironique, encore une fois, que le projet de loi protège les gros transporteurs, comme Wardair, Air Canada et *Pacific Western* contre la concurrence déloyale à l'échelle internationale au niveau des prix, mais qu'aucune protection de ce genre n'est accordée aux petits transporteurs nationaux. Cette lacune dans le projet de loi C-18 est particulièrement regrettable étant donné que les petits transporteurs canadiens ne bénéficient pas de la protection offerte aux États-Unis par les nombreux organismes chargés d'empêcher les coalitions et les monopoles.

Il semblerait aussi que les rédacteurs de cette loi aient complètement omis de tenir compte des autres services importants offerts par les transporteurs locaux dans les régions éloignées. Et je tiens à le souligner. Nous avons entendu le président ou le représentant de Stelco dire qu'il est important d'avoir des transporteurs dont le siège social se trouve dans ces localités. C'est indispensable à mon avis, et je trouve que cette loi n'en a pas tenu compte.

Le transporteur est celui qui part tôt le matin d'une petite région isolée pour se rendre dans les grands centres et qui offre ce genre de service. Il est important que les vols partent tôt le matin des petits centres isolés pour se rendre à la ville. Chose plus importante encore, toutes les installations du transporteur

[Text]

facilities of the carrier are located in the remote community. He is generally providing rescue services, ambulance services—both helicopter and fixed-wing service—fire patrols, charter operations of all types and above all, aircraft maintenance facilities, pilot training, and so forth.

We do all this in our own community. Every one of those functions is provided. If another carrier from the big service comes into Pembroke and knocks us out of business, it is all finished for our area. I think it has been completely overlooked in this legislation. These services are vitally important to remote communities in Canada and they provide important jobs.

I know this government is committed to decentralization and regional development, but this bill will have absolutely the opposite effect. It allows the big operator from the big city to slip in sometime during the day during off-times, not providing a good service but enough to knock out the local operator. This will be a great disadvantage to our aviation industry in this country. I am sure the fall-out from it will be politically very negative on this government, because it will not be recognized.

Those small operators do not have the resources to be in front of you gentlemen. They are spread out all across Canada, particularly in the remote areas, and not all the way up beyond the 50th or 55th parallel but all over Canada. They have not had a voice not for any reason other than economics and the resources to come and attend.

The Air Transport Association—and the president has been very fair—has indicated the big airlines have had the lobby; they have had the success and they have looked after the north. The lobby from northern Ontario was the big airlines, not the small operators. They looked after themselves very well, and now they have protection up there so they can come down to raid the smaller operators like ourselves.

I am talking about free enterprise. I am a free enterpriser. I have been an entrepreneur all my life, but I believe in a level playing field. These people have two Reservec systems totally under their own control. They have interline fares under their own control and we have no opportunity to operate fairly if they decide to step on us.

I would draw the attention of this committee to what is happening right now with Austin Airways, now owned by Air Canada, and what it is doing around this province, the way it is abusing people like Bearskin or what it did in Elliot Lake. I would ask you to direct your attention to this type of thing. It is going to happen all over this province. Small airlines which have been very important industries in parts of this country are going to suffer and be knocked out of business. All these small air operators are marginal operators. Any major carrier can come in with resources of capital and brush them out of the way in a matter of months.

[Translation]

sont dans cette localité isolée. Il offre généralement des services de sauvetage, des services ambulanciers—que ce soit par hélicoptère ou par avion—des patrouilles contre les incendies, des vols nolisés de tous genres et, surtout, des services d'entretien des avions, de formation des pilotes, etc.

C'est ce que nous faisons dans notre propre localité. Nous offrons chacun de ces services. Si un autre gros transporteur s'installe à Pembroke et fait sauter notre compagnie, ce sera fini pour notre région. Et personne n'en a tenu compte dans cette loi. Ces services sont d'une importance capitale pour les régions éloignées du Canada et ils créent des emplois importants.

Je sais que le gouvernement s'est engagé envers la décentralisation et l'expansion régionale, mais ce projet de loi aura un effet tout à fait contraire. En effet, grâce à ce projet de loi, les gros transporteurs des grandes villes pourront arriver chez nous pendant la journée, pendant les périodes creuses et, sans offrir un service adéquat, faire suffisamment de tort pour éliminer les compagnies locales. Ceci va grandement nuire au secteur de l'aviation du Canada. Je suis persuadé que les retombées politiques seront très mauvaises pour le gouvernement, car il n'en aura pas tenu compte.

Messieurs, ces petits exploitants n'ont pas les moyens de comparaître devant votre Comité. Ils sont répartis à travers le pays, particulièrement dans les régions éloignées, pas nécessairement au-delà du cinquantième parallèle ou du cinquante-cinquième parallèle, mais à travers tout le Canada. Ils n'ont pas eu voix au chapitre sauf pour les questions économiques, et n'ont pas les ressources nécessaires pour comparaître.

L'Association canadienne du transport aérien—dont le président a été très juste à mon avis—a indiqué que les grosses compagnies aériennes ont pu faire du démarchage; leurs démarches ont réussi et elles ont pu s'occuper du Nord. Le démarchage dans le nord de l'Ontario a été fait par les grosses compagnies aériennes, pas les petits exploitants. Elles ont très bien su voir à leurs intérêts, et jouissent maintenant d'une protection dans le Nord de sorte qu'elles peuvent maintenant s'implanter chez nous et voler la clientèle aux petits exploitants comme nous.

Je vous parle de la libre entreprise; je suis en faveur de ce principe. J'ai été entrepreneur toute ma vie, mais je préconise une situation équitable. Ces compagnies contrôlent totalement deux systèmes Reservec. Elles contrôlent également les tarifs inter-lignes ce qui nous empêche de leur faire concurrence si elles décident de nous écraser.

Je tiens à porter à l'attention du Comité ce qui se passe en ce moment avec la *Austin Airways*, qui appartient actuellement à Air Canada, et ce qu'elle fait dans la province, la façon dont elle profite des gens comme ceux de la région de Bearskin Lake ou d'Elliot Lake. Je voudrais que vous vous penchiez sur ce genre de situation. C'est ce qui va se passer dans toute cette province. Les petites compagnies aériennes, qui ont constitué un secteur très important dans certaines parties du pays, vont périlchiter et disparaître, car ce sont tous des opérateurs marginaux. N'importe quelle compagnie aérienne importante peut, avec des capitaux, nous supplanter en l'affaire de quelques mois.

[Texte]

• 1955

The artificial line drawn between the north and southern Canada is abstract and political. It reflects the powerful northern lobby. The economic consequences of cold weather and low population densities are just as real in many parts of remote Canada as they are in the north. When we open our hanger in the morning, it is 40 below regularly in the winter months. I would suggest Bill C-18 remove this false geographical discrimination so its Canadianizing features apply to all small communities.

Small communities, not Air Canada, require protection. Air Canada is protected under this bill. They also deserve the right to share in both reservation systems, the Reservec II and Pegasus. I would suggest a very simple amendment. In part 2, section 67, "Definitions"... In the definition of designated area, I would suggest subparagraph 8 be added to read as follows:

All communities with a population of 50,000 persons or less.

The inclusion of this simple amendment would permit the agency to be satisfied. I am quoting the other section which applies to designated areas:

That the issuance of a licence would not lead to a significant decrease or instability in the level of a domestic service provided between points or to or from any points in the designated area.

It still permits deregulation. It still permits competition, but it allows this agency some power to deal in a situation of abuse. Gentlemen, I suggest you should not handcuff this agency and leave it powerless. The government will be faced with clear cases of abuse. It will be powerless to act. That simple amendment will give the agency some power to remedy a situation of blatant injustice.

This government is committed to protecting small business. The Canadian aircraft operators in remote communities in all parts of Canada have proven to be some of the most enterprising, industrious and pioneering of all of our citizens. They have earned the right to request a level playing field in their fight for survival.

Max Ward and all the rest of them now fighting and screaming for deregulation all had protection in their early days.

The Chairman: Mr. O'Brien, I want to thank you for your brief. With the energy, commitment and strength of the message you delivered to this committee, I am not going to ask any questions at the moment. At the end of your remarks, you said "blatant", not a miscarriage but a blatant... It is not in your brief, but it was in your oral presentation. I picked up half the word. One was "blatant"... You used another pejorative—

Mr. O'Brien: I used a few.

[Traduction]

La ligne artificielle tracée entre le nord et le sud du Canada ne représente rien de concret et elle est d'inspiration politique, elle émane du puissant lobby du Nord. Les conséquences économiques du froid et des faibles densités de populations sont tout aussi réelles dans de nombreuses régions éloignées du Canada qu'elles le sont dans le Nord. Quand on ouvre les hangars le matin, en hiver, il fait régulièrement moins 40 degrés. Je propose donc que le projet de loi C-18 élimine cette discrimination géographique artificielle afin que la canadienisation inhérente au projet de loi puisse s'appliquer à toutes les petites collectivités.

Ce sont elles, en effet, et non Air Canada qui ont besoin de protection. Le projet de loi C-18 protège en effet Air Canada. Les petites collectivités méritent également de participer aux deux systèmes de réservation, le Reservec II et Pegasus. Je proposerais donc un amendement très simple: dans la partie II, à l'article 67 sous «Définitions»... Dans la définition de «zone désignée», je propose d'ajouter un alinéa 8 libellé comme suit:

Toutes les collectivités dont la population compte 50,000 personnes ou moins.

Ce simple amendement satisferait l'Office. Je cite l'autre article qui s'applique aux zones désignées:

... que la délivrance n'amènera pas une réduction importante du service intérieur à l'intérieur, à destination ou en provenance de tout point de la zone désignée ou ni perturbera pas la prestation des services aériens.

Ceci autorise toujours encore la déréglementation et la concurrence, mais donne à cet Office certains pouvoirs en cas d'abus. Je vous exhorte, messieurs, à ne pas baillonner cet organisme et à ne pas le priver de tout pouvoir. Le gouvernement sera confronté à des abus flagrants mais sera impuissant à agir. Ce simple amendement donnerait à l'Office le pouvoir de redresser une injustice flagrante.

Ce gouvernement s'est engagé à protéger les petites entreprises. Les exploitants de lignes aériennes canadiennes dans des collectivités éloignées de toutes les régions du Canada se sont avérés être parmi les plus entrepreneurs, les plus actifs et les plus hardis de nos citoyens. Dans leur lutte pour la survie, ils ont mérité le droit d'être traités à égalité avec les autres.

Max Ward et tous les autres, qui réclament maintenant à cor et à cri la déréglementation, ont tous bénéficié d'une protection quand ils ont mis sur pied leur entreprise.

Le président: Je vous remercie de votre mémoire, monsieur O'Brien. Vous vous êtes adressé à ce comité avec une telle énergie, avec tant de feu et de persuasion que je ne vais pas vous poser de questions pour le moment. À la fin de vos remarques, vous parlez d'une injustice «flagrante» n'est pas dans votre mémoire, mais ce sont les termes que vous avez employés. Je n'ai entendu que la moitié de l'expression, l'un des mots étant «flagrant»... mais vous avez utilisé un autre mot péjoratif...

M. O'Brien: J'en ai utilisé plusieurs.

[Text]

The Chairman: I did not mind the others. I understood what you were saying. I was going to ask you to explain the last one. You wound up so quickly. I will go to Mr. Benjamin, since he was here . . . Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. O'Brien, for the edification of all of us, could you tell us . . . I know you operate from Pembroke. I take it your hanger, crews, maintenance people and everything else are located in Pembroke. Where do your routes go?

• 2000

Mr. O'Brien: We are located in Pembroke—and I must say we built a very large, substantial hanger just before deregulation or I might have reconsidered that—and we provide Pembroke, Toronto, Cornwall, and Brockville with passenger service, but a larger part of our service is cargo service. We fly all through the States, and have two big contracts with the States. We deliver isotopes and supplies to the States. We fly courier-type mail for the Ottawa banks every night out of Toronto; we do helicopter ambulance work; we do fixed-wing ambulance work; and we do charter services throughout the country. We do more charter work than we do passenger travel work, but we are a community-intensive airline. This has been our motive. We have a flight-training school. We try to serve the community, but if Austin comes in here—and I keep referring to Austin, because they have been very predatory. I will go on the record to say that and I think everyone here should know it. They are owned by Air Canada. They are now just hammering Bearskin in the north. Look what they did in Elliot Lake. I suggest you go and look. A lawyer friend of mine said they ran a 748 alongside Toronto Airways until the day Toronto Airways quit; then they took it off, put an 8-to-15 passenger on and raised the fare. Now, that is what you call blatant.

Mr. Benjamin: It is called free enterprise.

Mr. O'Brien: This is the kind of thing that happens. I am just saying that Bearskin is a vital airline in the north. They pioneered. They provided all the services. We are a vital airline in our area. We provide all the services. Austin could come in here using my taxpayer dollars and knock me out in a month, I can tell you. If you people do not protect us, we will have been working for 15 years for nothing. We have done nothing but provide a service. I invite you to go to the community and ask anyone there if we have not provided an all-round service for our community. In the name of free enterprise, in the name of true conservative philosophy—and I point out that Theodore Roosevelt was the guy who brought in the anti-trust legislation in the United States to save free enterprise from the Morgans, the Rockefellers and the Vanderbilts.

The Chairman: And the Kennedys made a fortune on it.

[Translation]

Le président: Je ne me suis pas arrêté aux autres, je comprenais ce que vous disiez, mais j'allais vous demander de m'expliquer le dernier, mais vous avez conclu très rapidement vos remarques. Je vais donner la parole à M. Benjamin, puisqu'il était ici . . . Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur O'Brien, pourriez-vous nous dire, pour notre gouverne à tous . . . Je sais que vous êtes installé à Pembroke et je suppose que votre hangar, vos équipages, le personnel d'entretien et tout le reste se trouvent à Pembroke. Quelles sont vos routes aériennes?

M. O'Brien: Nous nous trouvons à Pembroke et j'ajouterais que nous avons construit un vaste hangar très solide juste avant la déréglementation, car si j'avais prévu celle-ci, j'y aurais réfléchi à deux fois—et nous assurons le service des passagers entre Pembroke, Toronto, Cornwall et Brockville, mais nous faisons surtout le service de marchandises. Nous allons partout aux Etats-Unis et avons deux grands contrats avec les Etats-Unis; nous y livrons des isotopes et autres fournitures. Nous faisons le courrier de nuit de Toronto pour les banques d'Ottawa; nous assurons un service d'ambulance par hélicoptère et un service d'ambulance à voilure fixe, ainsi que des services nolisés dans tout le pays. Nous avons plus de vols affrétés que de vols de passagers mais nous sommes une ligne aérienne centrée sur les collectivités. C'est là notre raison d'être. Nous avons une école de pilotage. Nous essayons de desservir la collectivité, mais si Austin—si j'en parle tout le temps, c'est que Austin a été très prédateur—mais je vais le dire à haute voix pour que tout le monde le sache, Austin est la propriété d'Air Canada. Ils s'en sont pris à Bearskin, dans le Nord, et voyez ce qu'ils font à Elliot Lake. J'aimerais vraiment que vous alliez voir. Un avocat de mes amis m'a dit qu'ils avaient mis en service un 748 en même temps que Toronto Airways, et lorsque ces derniers ont abandonné la partie, Austin a retiré le 748, a mis en service un avion pour 8 à 15 passagers et a augmenté les tarifs. Voilà ce que j'appelle une injustice flagrante.

M. Benjamin: C'est ce qu'on appelle la libre entreprise.

M. O'Brien: Voilà le genre de chose qui se passe, mais Bearskin est une compagnie aérienne d'importance vitale pour le Nord, qui a fait oeuvre de pionnier et a fourni tous les services. Nous sommes importants pour notre région, et assurons tous les services, mais Austin, avec les deniers des contribuables, pourrait s'installer sur mon terrain et m'évincer en moins d'un mois, je vous le dis. Si vous ne nous protégez pas, nous aurons travaillé pendant 15 ans pour rien. Nous n'avons fait qu'assurer un service et je vous invite à vous rendre à Pembroke et à y demander à n'importe qui si nous n'avons pas assuré un service complet pour notre collectivité. Au nom de la libre entreprise, au nom d'une philosophie authentiquement conservatrice, je vous rappellerai que c'est Théodore Roosevelt qui a introduit aux Etats-Unis la loi antitrust, afin de sauver la libre entreprise de gens comme les Morgan, les Rockefeller et les Vanderbilt.

Le président: Et les Kennedy y ont fait fortune.

[Texte]

Mr. O'Brien: I say that; with my tradition, I say that. I studied under Donald Creighton the whole history of that background, and we should be aware of it.

The Chairman: This is why I have enjoyed your presentation, knowing some of your heritage.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to get some clarification. When we had hearings on *Freedom to Move*, there was somebody from Austin Airways who operates out of Ottawa up to Frobisher and the Arctic Islands. Is this the same airline you are talking about?

The Chairman: It has been taken over by Air Canada now.

Mr. Benjamin: Yes, I know, but is it the same one?

The Chairman: Yes, it was.

Mr. Benjamin: Bradley—

Mr. O'Brien: All right, but there again I say and I point out—and I am not criticizing Bradley, which is a good operator—that these are the larger carriers. They had the lobbies to appear in front of you people. They had the strength on the Air Transport Association of Canada, and they looked after the north very well, thank you.

Mr. Benjamin: Is this Bradley Air Services?

Mr. O'Brien: Yes, sir.

Mr. Benjamin: He had an offshoot company called—

Mr. O'Brien: He was representing all third-level carriers in this country and all he ever talked about was the north. I want to put that on the record.

Mr. Benjamin: That is right. He was appearing here not only for himself and his own Bradley Air Services, but Austin as well. I think we can call it Austin—

Mr. O'Brien: He was the chairman of the third-level carriers of this country.

Mr. Benjamin: Yes, but that is the company you are talking about.

Mr. O'Brien: I never heard him say a word about anyone else but the north.

Mr. Benjamin: I just wanted to be clear, because I was not sure if you were talking about the same airline and the same guy I was thinking of.

Mr. O'Brien: No, that is First Air. They operate in the north and they operate out of Carp, actually. The operation that is bracketing everyone in the north, and being very predatory about it, is Austin, which is now owned by Air Canada.

Mr. Benjamin: Yes. When they appeared before our committee on *Freedom to Move* a little more than a year ago, he threw up his hands in despair in this very room and said that if another fly-by-night operator—and I guess he might have been referring to guys like you—comes into Frobisher and the other places he is serving in the Arctic... He has an hanger up there that costs him \$10,000 a month to heat; you have your infrastructure down here in Pembroke, but you can

[Traduction]

M. O'Brien: C'est ce que je vous affirme, avec la tradition qui est la mienne. J'ai étudié avec Donald Creighton toute l'histoire de cette époque, et nous ne devrions pas l'oublier.

Le président: C'est pourquoi votre exposé m'a tellement plu, car je connaissais vos antécédents.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais un éclaircissement. Lors des audiences pour «sans entraves», nous avons entendu un témoin d'Austin Airways qui a une ligne d'Ottawa à Frobisher et aux îles de l'Arctique. Est-ce de cette compagnie aérienne que vous parlez?

Le président: Elle a été achetée entretemps par Air Canada.

M. Benjamin: Oui, je sais, mais s'agit-il de la même?

Le président: Oui, c'est la même.

M. Benjamin: Bradley...

M. O'Brien: Bon, mais là encore je voudrais souligner—je ne critique pas Bradley, qui est une bonne compagnie—qu'il s'agit là de grands transporteurs. Ils disposaient des ressources nécessaires pour comparaître devant vous. Ils avaient l'appui de l'Association des transports aériens du Canada et ils s'occupaient fort bien des services dans le Nord.

M. Benjamin: S'agit-il de Bradley Air Services?

M. O'Brien: Oui. C'est exact, monsieur.

M. Benjamin: Il avait une filiale appelée...

M. O'Brien: Il représentait tous les transporteurs de troisième niveau de ce pays et il ne parlait que du Nord. Je voudrais dire cela pour le compte rendu.

M. Benjamin: C'est exact. Il a comparu ici non seulement en son propre nom et en celui de sa compagnie Bradley Air Services, mais également en celui d'Austin. Je crois qu'on peut dire que c'est d'Austin...

M. O'Brien: Il était président des transporteurs de troisième niveau de ce pays.

M. Benjamin: Oui, mais c'est la société dont vous parlez.

M. O'Brien: Je ne l'ai jamais entendu parler que du Nord.

M. Benjamin: Je voulais simplement m'assurer de cela, car je ne savais pas si vous parliez de la même compagnie aérienne et de la même personne à laquelle je pensais.

M. O'Brien: Non, c'est la First Air qui opère dans le Nord à partir de Carp, en fait. Mais la compagnie aérienne qui essaye d'absorber toutes les autres dans le Nord c'est Austin, qui est à présent la propriété d'Air Canada.

M. Benjamin: Lorsqu'ils ont comparu devant notre Comité pour *Aller sans entraves* il y a un peu plus d'un an, il a eu devant nous un geste de désespoir, il a dit que, si une autre société éphémère—parlant sans doute de gens comme vous—s'aventure à Frobisher et dans les autres collectivités de l'Arctique qu'il dessert... Il y a un hangar qui lui coûte 10,000 dollars par mois de chauffage; vous avez votre infrastructure ici, à Pembroke, mais vous pouvez y aller pendant la

[Text]

go in there in the peak season, cream the gravy off the top and then pull out. He says if that is the way you are going operate, he is going to move everything down south. Since then—you are right—he sold out to Air Canada. Do you blame him? Under this legislation, do you blame the guy?

• 2005

Mr. O'Brien: Well, I think actually the person you are referring to—

The Chairman: Wait now, let us clarify this because there is a little confusion here. As I think, and I am glad—

Mr. Benjamin: I think Bradley and Austin are the same outfit.

The Chairman: John Creighton represents First Air, Bradley and he also gave his presentation here on behalf of the Northern Air Transport Association.

Mr. O'Brien: North Air, yes.

The Chairman: Yes, he had sort of a—

Mr. Benjamin: I am confused about who—

Mr. O'Brien: And I have no quarrel with what he says in terms of the north, but I just point out that they had a very powerful lobby in the north and they made their points well. But what is the difference between Bearskin at Sioux Lookout where it is 45 degrees below, and Moosonee? There are a few differences in the parallel, but not very much.

Mr. Benjamin: I have just been advised, Mr. Chairman, that when he made the presentation on behalf of the Northern Air Transportation Association, it included Austin. He was not representing them.

The Chairman: It could well be.

Mr. Benjamin: They were pointing out, though, these examples to us in the same kind of situation that you are faced with now down in Pembroke. I am hard put, though, to understand that on the one hand, you say you are in favour of competition, free enterprise and everything else, and another operator, big or small, moves in and kills you. What are you complaining about?

Mr. O'Brien: What I said is, looking at the American experience, deregulation in large markets where they can stand many competitors—if there is a big market, you can stand many competitors; it makes sense—but the very antithesis of that or the converse of that is a small market that can only afford one operator. Common sense and history says that you regulate that operator, make sure that operator does not abuse the community, but you accept the common sense that only one can exist. We have only 14,000 people in Pembroke.

Mr. Benjamin: Mr. O'Brien, I could not agree with you more, and that is what our problem has been. We keep fractionalizing small markets so nobody makes anything, and they take turns going broke. That is what all this is about, you know? And now we are down to two major airlines in Canada

[Translation]

saison de pointe, écrémer le marché et vous retirer ensuite. Il dit que si c'est de cette façon que vous allez agir, il va tout ramener dans le Sud. Depuis, vous avez raison, il a vendu son entreprise à Air Canada. Avec une loi pareille, peut-on le blâmer?

Mr. O'Brien: Je pense à vrai dire que la personne à laquelle vous faites allusion . . .

Le président: Un instant, mettons les choses au point car elles ne sont pas claires. Je crois savoir, et je suis heureux . . .

Mr. Benjamin: Je crois que Bradley et Austin représentent la même entreprise.

Le président: John Creighton représente *First Air* et Bradley et lui ont également fait un exposé ici au nom de la *Northern Air Transport Association*.

Mr. O'Brien: Oui, *North Air*.

Le président: Oui, il avait en quelque sorte . . .

Mr. Benjamin: Je ne sais maintenant plus lequel . . .

Mr. O'Brien: Et je ne vois rien à redire à ce qu'il a dit sur le Nord, mais je voulais simplement faire remarquer qu'ils avaient un lobby très puissant dans le Nord et qu'ils ont bien présenté leurs arguments. Mais quelle est la différence entre Bearskin à Sioux Lookout où il fait moins 45 degrés, et Moosonee? Il y a une différence dans les parallèles, mais pas beaucoup.

Mr. Benjamin: On vient de me dire, monsieur le président, que lorsqu'il a fait l'exposé au nom de la *Northern Air Transportation Association*, Austin était inclus, mais il ne les représentait pas.

Le président: C'est bien possible.

Mr. Benjamin: Mais ils nous donnaient des exemples qui se rapprochaient de la situation qui règne maintenant à Pembroke. J'ai toutefois du mal à comprendre comment vous pouvez, d'une part, vous dire en faveur de la concurrence, de la libre entreprise et de tout le reste, et vous plaindre lorsqu'un autre exploitant de ligne, petit ou grand, chasse sur votre terrain et vous élimine. De quoi vous plaignez-vous?

Mr. O'Brien: Ce que je voulais dire en me fondant sur l'expérience américaine, c'est que la déréglementation se comprend pour les grands marchés qui supportent de nombreux concurrents et où la concurrence semble logique, mais qu'elle ne s'applique nullement à un petit marché qui ne peut supporter qu'un seul exploitant. Le bon sens et l'histoire devraient vous dicter de réglementer cet exploitant, de veiller à ce qu'il ne pressure pas la collectivité, mais de s'incliner devant le fait qu'il n'y a place que pour un seul. La population de Pembroke ne compte que 14,000 habitants.

Mr. Benjamin: Je suis on ne peut plus d'accord avec vous, monsieur O'Brien, et c'est là que nous avons été en difficulté. Nous continuons à morceler des petits marchés de sorte que nul ne peut plus en vivre, et que les exploitants l'un après l'autre font faillite. C'est à cela que tout cela revient, n'est-ce pas? Il ne reste maintenant plus en lice au Canada que les

[Texte]

and the rest of them are going to have trouble staying in the action.

So that what you are really saying, Mr. O'Brien—correct me if I am wrong—but what you are really saying is that in the air industry, you want to keep a regulated environment except for Toronto, Montreal, Vancouver and a couple or three other large centres and the rest of it should be regulated.

Mr. O'Brien: I am actually specifically requesting an amendment that says—

The Chairman: —50,000, which includes a little more than Toronto, Vancouver and Montreal, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes, but they have already left—

The Chairman: Why waste time? He has said things that you yourself would say, so let us get on with somebody else.

Mr. Benjamin: But do you not think that 50,000 is a little low? Air Canada has already left Sault Ste. Marie, and that is what, 80,000 or 90,000? They pulled out of London, Ontario, which is 200,000.

Mr. O'Brien: I am not dictating the number. I just used 50,000 as being a reasonable, commonsense figure.

The Chairman: I think with a witness who has given a brief that is so clear, and he said it so dramatically, with a lot of feeling, having lived it and has the personal and professional experience, in spite of his legacy of free enterprise, then I wonder really why members—

Mr. Benjamin: He wants regulation.

The Chairman: In those smaller communities, yes.

Mr. Benjamin: And I agree with him.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I want to enlarge on that a little. When did you start your business in Pembroke?

Mr. O'Brien: In 1970, and I want to indicate that I only got involved in it because a previous airline that tried it went bankrupt.

Mr. Taylor: How many planes did you start with?

Mr. O'Brien: I started off with one and a half. One was owned and one was leased.

Mr. Taylor: Since then, you have increased it to 14.

Mr. O'Brien: To about 14 aircraft. That includes the helicopters.

Mr. Taylor: Is that because the community was growing and business increasing?

Mr. O'Brien: Yes, and because we tried to be an all-service operator for that community. In other words, we have Atomic Energy of Canada Limited there and we do a lot of charter work for them into the United States, delivering isotopes and doing things of that nature.

We do business out of Ottawa, the banking business, because that is close to our base. We do the fixed-wing

[Traduction]

deux principales lignes aériennes, et les autres vont devoir s'accrocher comme ils peuvent.

Ce que vous voulez donc dire en réalité, monsieur O'Brien, dites-le moi si je me trompe—c'est que dans le secteur du transport aérien, vous voulez conserver la réglementation à l'exception de Toronto, Montréal, Vancouver et deux ou trois autres grands centres, et les autres devraient être réglementés.

M. O'Brien: Je demande en fait que l'on introduise un amendement spécifique d'après lequel . . .

Le président: . . . 50,000, ce qui comprend un peu plus que Toronto, Vancouver et Montréal, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oui, mais ils ont déjà quitté . . .

Le président: Pourquoi gaspiller le temps? Il a dit ce que vous-même diriez, laissez donc la parole à quelqu'un d'autre.

M. Benjamin: Mais ne pensez-vous pas que le chiffre de 50,000 est un peu trop bas? Air Canada a déjà quitté Sault-Sainte-Marie, qui a une population de 80,000 ou 90,000, n'est-ce pas? Air Canada s'est retirée de London, Ontario, qui a une population de 200,000.

M. O'Brien: Je n'insiste pas sur un chiffre et je n'avais pris 50,000 que parce que cela me paraissait raisonnable.

Le président: Avec un témoin qui s'est exprimé aussi clairement et qui a parlé avec tant de conviction, un témoin qui a une expérience professionnelle et personnelle aussi impressionnante et malgré ses attaches avec la libre entreprise, je me demande vraiment pourquoi les membres . . .

M. Benjamin: Il demande la réglementation.

Le président: Oui, pour les petites collectivités.

M. Benjamin: Je suis d'accord avec lui.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je voudrais revenir un peu là-dessus. Quand est-ce que vous avez commencé votre entreprise à Pembroke?

M. O'Brien: En 1970, et je voudrais souligner que je ne me suis lancé là-dedans que parce qu'une autre compagnie aérienne qui avait essayé avait fait faillite.

M. Taylor: Avec combien d'avions avez-vous commencé?

M. O'Brien: Avec un et demi, dont un était ma propriété et l'autre était loué.

M. Taylor: Mais depuis vous êtes passé à 14 appareils.

M. O'Brien: Oui, 14 appareils, dont les hélicoptères.

M. Taylor: Est-ce parce que la collectivité augmentait et prospérait?

M. O'Brien: Oui, et parce que nous nous sommes efforcés d'assurer tous les services de cette collectivité. Autrement dit, nous avons Énergie atomique du Canada sur place et nous avons assuré beaucoup de vols affrétés pour eux à destination des États-Unis, pour livrer des isotopes et autres choses de cet ordre.

Nous assurons un service à partir d'Ottawa, le service des banques, parce qu'Ottawa est à proximité de notre base. Nous

[Text]

ambulance work. We do the helicopter. That has been recently introduced—you probably read about it in the Ottawa papers—for eastern Ontario. We do that out of Pembroke.

• 2010

Mr. Taylor: Yes, that is fine. I can well understand that. But Pembroke will likely continue to grow, will it not?

Mr. O'Brien: Yes. There are only 14,000 people there. We do six flights a day into Pembroke. A small aircraft, a 10-passenger aircraft, goes three return trips to Toronto. I am talking about Pembroke. That is a high frequency service, but you can see the numbers are so limited that it would not handle a larger aircraft.

Mr. Taylor: This legislation sets up an agency that has considerable authority.

Mr. O'Brien: That is all I am asking, that amendment, and that would look after all those small . . . And it does not. That section, as you know, does not guarantee anyone a right, it just gives them the right to review it.

Mr. Taylor: I will tell you what is worrying me a little. When I was in highways in Alberta, we used to have hearings for trucks and buses, and every time we had a hearing in connection with Calgary to Edmonton, the real market, Greyhound would oppose, and yet during that term Greyhound increased their travel from 1 to about 10 vehicles going each way every hour. Every hour—that was the advertisement—a bus would leave Edmonton; every hour a bus would leave Calgary. So instead of somebody else getting in—when the increase came they simply enlarged their force—it became a monopoly and the young drivers could not get in at all.

That is what we have in mind here. We do not want to hurt a small community, but neither do we want them to be bound by one operator that keeps enlarging, enlarging, enlarging. I think you see that point.

Mr. O'Brien: I do, and I think my amendment recognizes that, that once you hit 50,000 it is wide open. And other legislation in other countries have that limit on population size to allow a second entry.

Mr. Taylor: I have no objection to your amendment, but I think the agency would do that without the amendment.

Mr. O'Brien: They have no power. It is very important that you gentlemen understand that. They have no power whatsoever unless you put in an amendment of that sort to give them the power. And it is important that it be recognized. I read this with some misgivings. My previous talks with Mr. Mazankowski and everything, I thought there would be some protection. I just wonder if it is realized that they will be handcuffed. And when you handcuff the government, and then a member comes about his own local carrier and nobody can do anything, it is pretty frustrating.

[Translation]

assurons un service d'ambulance en appareil à voilure fixe, ainsi que les services d'hélicoptère. C'est un service récemment introduit pour l'est de l'Ontario, à partir de Pembroke, mais vous avez dû en entendre parler par les journaux d'Ottawa.

M. Taylor: Oui, je comprends cela, mais Pembroke va continuer son expansion, n'est-ce pas?

M. O'Brien: Oui. Il n'y a que 14,000 habitants à Pembroke, et nous assurons six vols par jour à destination de Pembroke, avec un petit avion de 10 places qui fait trois allers-retours à Toronto. Je parle ici de Pembroke. C'est un service à haute fréquence, mais les nombres, comme vous le voyez, sont si limités que cela ne justifierait pas un appareil plus grand.

M. Taylor: Cette loi met en place un office qui a des pouvoirs considérables.

M. O'Brien: C'est tout ce que je demandais, cet amendement, et cela répondrait à toutes ces petites . . . Mais il n'en est rien, cet article, vous le savez ne garantit de droits à personne et ne donne que le droit de révision.

M. Taylor: Je vais vous dire ce qui me tracasse un peu: lorsque je m'occupais des autoroutes de l'Alberta, nous avions des audiences pour les camions et les autobus et chaque fois que nous avions une audience pour le trajet Calgary—Edmonton, qui représente le vrai marché, Greyhound faisait opposition alors que pendant cette même période Greyhound avait multiplié par dix les véhicules qui faisaient ce trajet toutes les heures. Chaque heure, disait la publicité, un autobus quittait Edmonton et chaque heure un autobus quittait Calgary. Ils n'ont donc voulu faire place à personne et lorsque la clientèle a augmenté, ils ont simplement augmenté le nombre de leurs véhicules, constituant un monopole qui faisait barrière à tous les jeunes conducteurs.

C'est à ce cas que je pense en l'occurrence. Nous ne voulons pas léser une petite collectivité, mais nous ne voulons pas non plus être entre les mains d'un exploitant qui ne fait que s'agrandir. J'espère que vous comprenez notre point de vue.

M. O'Brien: Certainement, et mon amendement en tient compte en ce sens qu'à partir de 50,000 habitants, le marché doit s'ouvrir. Dans d'autres pays il existe également des lois limitant le nombre de la population pour ouvrir le marché à un concurrent.

M. Taylor: Je ne vois pas d'objection à votre amendement, mais l'Office interviendrait dans ce sens sans cet amendement.

M. O'Brien: L'Office n'a pas de pouvoir, et il est très important que vous le compreniez bien. L'Office n'a aucun pouvoir si vous n'introduisez pas un amendement qui le lui donne, et il faut absolument que vous reconnaissiez cela. J'ai des craintes en lisant ceci et d'après les entretiens que j'ai eus avec M. Mazankowski et autres, je pensais qu'on prévoirait une certaine protection. Est-ce qu'on se rend bien compte que l'Office aura les mains liées et quand le gouvernement a les mains liées, et qu'un député voit ce qui se passe dans sa propre circonscription et que nul ne peut intervenir, c'est passablement frustrant.

[Texte]

Mr. Taylor: I agree with that. I think there has to be flexibility for the agency to use good, ordinary, common horse sense.

Mr. O'Brien: That is right.

Mr. Taylor: I do not think we should ever make a small community captive to one operator. Neither do I think they should be raided by somebody who cannot do the business. There is that fine line in between. I think I see your point, and I think you see what we are trying to get at.

Mr. O'Brien: Oh, I do not think we disagree.

Mr. Taylor: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Reid.

Mr. Reid: Austin Airways, Mr. O'Brien, was a northern Ontario operator, so you must have known it well. Before it became a subsidiary of Air Canada, did it use predatory pricing? Did they operate in a reasonably competitive manner, or were they trying to take somebody else out of business?

Mr. O'Brien: It has only been available to them recently to do this, because they have gone in and bracketed right over an existing local operator like Bearskin in Sioux Lookout, and they have run parallel to his schedule. The result has been that he has had to vacate a lot of runs he had developed over the years.

Mr. Reid: So you are saying that because they have become a subsidiary of Air Canada they can do this. They were not doing it before.

Mr. O'Brien: That is right. Because it does not matter how much money they lose, Mr. Reid.

Mr. Reid: In an earlier day I was rather supportive of Mr. Benjamin's approach to remote areas, and not necessarily drawing a designated north-south line. Have you considered giving a definition to indicate what size of municipalities? I am looking at the definition of a community—

The Chairman: That is his definition, Mr. Reid. Let us move on with it.

• 2015

Mr. Reid: Mr. Chairman, if you would forgive me, I would like to ask my question.

Mr. Benjamin: Leave him alone.

Mr. Reid: The definition section deals with a community and designates it as a municipality or, it goes on, "other settlement area".

You have used the definition "all communities" and I wondered if you gave consideration to the definition section of municipalities and/or remote areas, more remote than any community of the size of a village, town, city, 50,000-size; we are talking about Gaspé, or Frobisher itself, remote, south of the line, and not necessarily in an organized municipality.

[Traduction]

M. Taylor: Je suis d'accord avec vous. L'Office devrait en effet avoir toute latitude pour exercer le simple bon sens.

M. O'Brien: C'est bien cela.

M. Taylor: Nous ne devrions pas asservir une petite collectivité à un seul exploitant et nous ne devrions pas non plus la laisser aux mains de n'importe quel exploitant qui ne peut assurer le service. Entre les deux il faut trouver un juste milieu. Je comprends votre point de vue et vous voyez sans doute ce que nous essayons de réaliser.

M. O'Brien: Nous ne vous contrarierons certainement pas sur ce point.

M. Taylor: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Taylor. Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur O'Brien, *Austin Airways* est un exploitant de l'Ontario du nord, et vous l'avez sans doute bien connu. Est-ce que cette compagnie avait augmenté exagérément les tarifs avant de devenir une filiale d'Air Canada? Est-ce qu'ils assuraient une concurrence relativement normale ou est-ce qu'ils essayaient d'éliminer un concurrent?

M. O'Brien: Ils n'ont pu faire cela que récemment, parce qu'ils sont entrés sur le marché et ont immédiatement écarté un exploitant local comme Bearskin à Sioux Lookout et ont organisé les mêmes vols réguliers, forçant Bearskin à supprimer un grand nombre de vols qu'il avait assurés au cours des années.

M. Reid: Vous dites donc que c'est parce qu'Austin est devenu une filiale d'Air Canada qu'il peut le faire, et qu'il ne le faisait pas avant.

M. O'Brien: C'est exact, parce qu'il peut se permettre de perdre de l'argent, monsieur Reid.

M. Reid: Autrefois je partageais plutôt les idées de M. Benjamin en ce qui concerne les régions éloignées, sans nécessairement tracer une ligne désignée nord-sud. Est-ce que vous avez songé à donner une définition de la taille des localités? Je cherche la définition d'une collectivité...

Le président: C'est cela sa définition, monsieur Reid. Passons à une autre question.

M. Reid: Monsieur le président, excusez-moi mais j'aimerais poser ma question.

M. Benjamin: Laissez-le tranquille.

M. Reid: Dans la définition, par collectivité on entend municipalité ou «autre établissement humain».

Dans votre texte vous dites «toutes les collectivités», et je me demandais si vous aviez tenu compte de cette définition concernant les municipalités et/ou les régions éloignées, plus éloignées que toute collectivité de la taille d'un village, d'une ville, d'une cité, de 50,000 habitants; c'est de Gaspé, ou de

[Text]

Mr. O'Brien: I must say I did not try to fit into all the sections of the act. But if you say the definition of a community is a municipality, if you say that, I talk about a community, so if it was a municipality such as a municipality in, say, Gaspé, that had more than one small town in it, or hamlet, you could have that collective number.

Mr. Reid: I think you have already indicated that 50,000 is no magic figure.

Mr. O'Brien: Not magic, no.

Mr. Reid: So what we have to do is consider the kind of remote areas that may possibly be deprived of the kind of service that you are talking about.

Mr. O'Brien: That is right. Pembroke only has 14,000; I am not just trying to cover Pembroke.

Mr. Reid: And it will be a long way from 50,000 for a long time.

Mr. O'Brien: A long way from 50,000, and I might indicate it has been 14,000 for 20 years.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: So I come back to Mr. Taylor's question: you have grown as an airline through the charter service or whatever, even though the community really has not grown.

Mr. O'Brien: That is right, that is right.

The Chairman: You started from one and one-half planes to 14. So that is sort of an interesting comment.

Before we go to Mr. Ouellet, I am sorry, Mr. Reid, I understand his amendment. The definition refers to section 102 and Mr. O'Brien, I understand, instead of just having a designated line, which refers to north and south, he also wants to include under either the definition section or the 102, which it refers to—anyway, technically we would put it in somewhere if we were so inclined—to have the 50,000 represented as another inclusion to a regulation, really.

Mr. O'Brien: As a designated area.

The Chairman: As a designated area.

Mr. Reid: With all due respect, Mr. Chairman, during the *Freedom to Move* discussions, Mr. Benjamin and I indicated it would be far preferable to designate remote areas, because of their remoteness, sparse populations, without reference to the line.

Mr. Benjamin: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Mr. Ouellet.

[Translation]

Frobisher, qu'il s'agit, de collectivités éloignées et non pas forcément de collectivités organisées en municipalités.

M. O'Brien: Je dois admettre ne pas avoir tenu compte de tous les articles de la Loi. Cependant, si vous dites que par collectivité on entend municipalité, si c'est ce que vous dites, je parle de collectivité. Donc, s'il s'agit d'une municipalité comme par exemple, disons, Gaspé, qui regroupe plus d'une petite ville ou plus d'un petit hameau, c'est sur cette base que vous parvenez à ce chiffre collectif.

M. Reid: Vous nous avez déjà dit que 50,000 n'était pas un chiffre magique.

M. O'Brien: En effet.

M. Reid: Il faut donc que nous pensions au genre de régions éloignées qui pourraient être privées de ce genre de service dont vous parlez.

M. O'Brien: Exactement. Pembroke ne compte que 14,000 habitants, je ne pense pas simplement à Pembroke.

M. Reid: Et ce n'est pas demain qu'il y aura 50,000 habitants.

M. O'Brien: Ce n'est pas demain, et je pourrais même vous dire que cela fait 20 ans que la municipalité compte 14,000 habitants.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le président: Je reviens donc à la question de M. Taylor: vous vous êtes développés en tant que compagnie aérienne en offrant des services nolisés ou autres malgré que la collectivité n'ait pas vraiment augmenté.

M. O'Brien: C'est exact.

Le président: Vous êtes passés d'un avion et demi à 14. C'est une chose intéressante à noter.

Avant de donner la parole à M. Ouellet, je m'excuse, monsieur Reid, je comprends son amendement. La définition se réfère à l'article 102 et M. O'Brien, si je comprends bien, plutôt que d'avoir simplement une ligne désignée, qui marque la limite entre le nord et le sud, il veut aussi inclure soit dans l'article consacré aux définitions ou à l'article 102, qui y fait référence—quoi qu'il en soit, sur le plan technique, nous l'inscririons quelque part si tel était notre désir—pour que ce chiffre de 50,000 soit pris en considération aussi dans les règlements.

M. O'Brien: Considéré comme zone désignée.

Le président: Comme zone désignée.

M. Reid: Sauf votre respect, monsieur le président, pendant le débat sur *Aller sans entraves*, M. Benjamin et moi-même avons indiqué qu'il serait de loin préférable de désigner des régions éloignées, à cause de leur caractère d'éloignement, de leurs populations clairsemées, sans aucune référence à cette ligne.

M. Benjamin: Tout à fait d'accord.

Le président: D'accord.

Monsieur Ouellet.

[Texte]

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to compliment Mr. O'Brien for his presentation. I think it is significant that for the second time a small airline is coming before us and making a very specific proposal to amend the legislation. Nationair was here last week and, indeed, raised concerns about the current legislation and made a specific proposal for a specific amendment in relation to ownership to prevent foreign take-over. And I am glad that you have come and made a special proposal that is now dealing with the designated area. Certainly, I want to commend you and I want to assure you that I am very sympathetic. My colleague, Mr. Robichaud, is also very sympathetic to this type of amendment.

My question has to do with the way it will work. Do you foresee this as being a directive to the agency, or exclusively a point to consider? In other words, how do you want the amendment to be crafted in order to ensure that the agency would have to consider it?

Mr. O'Brien: There may be other ways of doing this, but I am merely suggesting that in the designated area and wherever there is a . . . the designated areas now are all in the north and there is a special treatment for those areas. Another carrier can still go in; they can still have competition, but there is some power in the agency to say no, that community cannot survive two carriers, or, for some other reason, we have to protect the service into that area. If we include communities with a population of fewer than 50,000 as a designated area, a carrier that wants to apply for those routes will have to apply to the agency and justify why it should go in there. In fact, it is reversed. The existing carrier has to show that it should not go in there. It is a reverse onus.

• 2020

Mr. Ouellet: I see. Certainly our party, in dealing with deregulation, has expressed a view that deregulation should be done gradually, by steps. And one of the prerequisites for the deregulation has been the policy of ensuring that there would be a sort of grandfather clause to protect existing services. These are services that are currently existing in some areas of the country, not only in remote areas but basically in areas that are accustomed to service.

Do I understand that your amendment in a certain way is a sort of grandfather clause?

Mr. O'Brien: A grandfather clause generally gives special treatment to something that is existing. I am really not asking for that. I am just suggesting that wherever there is a community of 50,000 or fewer, that it be a designated area, so that the new agency would have some power as defined in—I do not have the bill in front of me—but that section. I think that is politically wise, and I think a lot of members are going to find that the local operators who have not appeared before this committee, if they are pressed, are going to be going to the local members and pointing out . . . and the local communi-

[Traduction]

M. Ouellet: Monsieur le président, je tiens à complimenter M. O'Brien pour sa présentation. Je crois qu'il importe de noter que pour la deuxième fois une petite compagnie aérienne vient devant nous et nous fait une proposition très précise d'amendements à la Loi. Nationair est venu témoigner la semaine dernière et a exprimé de réelles inquiétudes au sujet de la loi actuelle et nous a fait une proposition précise d'amendements sur la participation pour prévenir les prises de contrôle étrangères. Je suis heureux qu'aujourd'hui vous nous fassiez une proposition concernant les zones désignées. Je tiens à vous féliciter et à vous assurer que vous avez mon appui. Mon collègue, M. Robichaud, est également très favorable à ce genre d'amendement.

Ma question portera sur le fonctionnement. Faut-il en faire une directive destinée à l'Office ou simplement lui rappeler de ne pas ignorer cette considération? En d'autres termes, comment devrait-on rédiger cet amendement afin d'être certain que l'Office en tienne compte?

M. O'Brien: Il y a peut-être d'autres méthodes, mais je suggère simplement que dans les zones désignées et partout où il y a . . . Les zones désignées à l'heure actuelle se trouvent toutes dans le Nord et ces régions bénéficient déjà d'un traitement spécial. Rien n'interdit à un autre transporteur de venir sur ce marché, rien n'interdit la concurrence, mais l'Office a le pouvoir de dire non, de dire que cette collectivité ne peut supporter deux transporteurs ou, pour une raison ou pour une autre, dire qu'il faut protéger le service dans cette région. Si nous incluons dans les zones désignées les collectivités dont la population est inférieure à 50,000 habitants, un transporteur qui veut faire une demande pour ces lignes devra faire une demande auprès de l'Office et justifier sa demande. En fait, c'est l'inverse. C'est au transporteur déjà présent de démontrer pourquoi cette demande ne devrait pas être satisfaite. C'est lui qui a la charge de la preuve.

M. Ouellet: Je vois. Notre Parti a toujours dit que la déréglementation devrait se faire progressivement, par étape. Et un des préalables à la déréglementation est une garantie assurant la protection des services déjà existants. Il s'agit de services qui existent déjà dans certaines régions du pays et non pas seulement dans les régions éloignées, mais pour l'essentiel dans des régions qui sont habituées à ce genre de services.

Dois-je comprendre que votre amendement correspond en quelque sorte à une clause de garantie?

M. O'Brien: Généralement une telle clause de garantie accorde un traitement spécial à quelque chose qui existe déjà. Ce n'est pas vraiment ce que je demande. Je dis simplement que partout où il existe une collectivité de 50,000 habitants ou moins, que cette région soit désignée afin que le nouvel office ait certains pouvoirs définis dans—je n'ai pas le projet de loi—dans cet article. Je pense que politiquement c'est sage et que vous constaterez que les exploitants locaux qui n'ont pas comparu devant votre Comité, si nous insistons, s'adresseront à leurs députés locaux et leur signaleront . . . et les collectivités

[Text]

ties—these operators are generally very much a part of that local community.

I want to point out that it is a very important resource. These operators are scattered all over the remote parts of this country. They provide aircraft maintenance. We have planes flying into our airport continually, airplanes that need servicing. If we were not there to get them out—they are often government planes—if we did not have that hangar, if we did not have those mechanics in that remote area—if you have Austin Airways doing everything out of Toronto, you are not going to have any remote operators left in this country to service.

We have had a great history of aviation in this country. These guys have been pioneers. We are pioneers, and we are proud of it. We have done great things for our area. And now this legislation threatens our lifeblood. We cannot last. We are such a marginal, difficult business that, if you take out a key component, we are not going to survive.

Mr. Ouellet: I am impressed by a short phrase that you have on page 4, of your memo that says:

Small communities . . . require protection.

Do you feel that this amendment you recommend would be adequate to protect small community services?

Mr. O'Brien: I do. I am prepared to come down at any time and justify my existence, what I am doing. I would be happy to do that. But I want the agency to have the power to commend that I appear before them and give them my reasons. I am afraid that we are going to handcuff this government, in terms of dealing with this, which is going to be a political problem.

If this goes in January 1, the first year is going to be chaotic. There are a lot of these remote operators out there who do not understand what this act is all about. I am a lawyer and it helps me. They are going to have their MP on the phone saying, what is happening? They do not even know what is happening right now.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. O'Brien.

The Chairman: Mr. O'Brien, I want to thank you for again appearing and certainly, in a very dramatic way, emphasizing the points that you have made. We are going to be digesting them along with all of the other ones. As I say, I get a special interest out of your presentation, knowing something about your heritage and your political legacy. What you have said here today certainly does set off warning lights and bells. So thank you very, very much.

• 2025

When you appeared before, on *Freedom to Move*, did you not have some trouble in scheduling . . . we had a problem, I remember, again, either a storm was coming in or you were flying out.

Mr. O'Brien: I had a court hearing.

[Translation]

locales—ces exploitants généralement sont étroitement associés à ces collectivités locales.

Ils représentent une ressource très importante. Ils sont éparpillés dans toutes les régions éloignées du pays. Ce sont eux qui entretiennent les appareils. Des avions atterrissent en permanence sur notre aéroport, avions qui ont besoin d'être entretenus. Si nous n'étions pas là—souvent ce sont des avions du gouvernement—si nous n'avions pas ce hangar, si nous n'avions pas ces mécaniciens dans ces régions éloignées—si *Austin Airways* fait tout à partir de Toronto, il n'y aura plus aucun exploitant dans les régions éloignées pour assurer ce genre de service.

L'aviation a joué un très grand rôle dans notre pays. Ces types sont des pionniers. Nous sommes des pionniers et nous en sommes fiers. Nous avons fait de grandes choses pour notre région. Et cette loi vient sonner notre glas. Nous ne pourrions résister. Nos activités sont si marginales, si difficiles que si vous supprimez un élément clé, nous n'y résisterons pas.

M. Ouellet: Vous dites une petite chose à la page 4 de votre mémoire qui m'a beaucoup frappé:

Les petites collectivités . . . doivent être protégées.

Pensez-vous que l'amendement que vous proposez sera suffisant pour protéger les services dans les petites collectivités?

M. O'Brien: Je le pense. Je suis toujours prêt à venir pour justifier mon existence, pour justifier ce que je fais. Cela me fait plaisir. Cependant, je veux que l'Office ait le pouvoir d'ordonner ma comparution pour que je puisse donner mes raisons. J'ai peur que devant ce problème qui deviendra politique, le gouvernement ne se retrouve avec les mains liées.

Si cette loi est promulguée le 1^{er} janvier, la première année sera chaotique. Nombre de ces exploitants dans les régions éloignées ne comprennent pas les implications de cette loi. Je suis avocat et cela m'aide. Ils vont téléphoner à leurs députés et leur demander: qu'est-ce qui se passe? Ils ne savent même pas ce qui se passe maintenant.

M. Ouellet: Merci, monsieur O'Brien.

Le président: Monsieur O'Brien, je tiens encore une fois à vous remercier d'être venu et d'avoir exposé avec force vos arguments. Nous les analyserons tout comme les autres. Comme je l'ai déjà dit, j'ai trouvé un intérêt tout spécial à votre exposé, connaissant vos antécédents aussi bien culturels que politiques. En tenant ces propos, vous avez certes déclenché certaines alarmes. Je vous en remercie infiniment.

Avez-vous eu du mal à obtenir une date lorsque vous deviez comparaître au sujet du document intitulé *Aller sans entraves*? Je crois me souvenir qu'il y avait un problème, soit que le mauvais temps s'annonçait, soit que vous deviez vous rendre ailleurs.

M. O'Brien: Je devais assister à une audience au tribunal.

[Texte]

The Chairman: You had a court hearing. Well, I will not ask you anything more about that.

Mr. O'Brien: Yes, we eventually had to postpone it.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I wanted to ask Mr. O'Brien if in the consideration of this proposed legislation, as a lawyer, he considered the directions the Governor in Council might give, to see whether that would cover his position or not, over and above that north-south line, and the exclusions the Governor in Council might give by way of direction.

Mr. Taylor: That is another avenue, but it is not specific.

Mr. O'Brien: Mr. Reid, what I have discovered in my experience in politics is I trust the elected officials and the legislators. I really do. Sometimes the others I cannot get to and I cannot make my representations. I mean those who draw up regulations behind the scenes, whose names you never know, and whom you are never able to see.

The Chairman: He wanted to specify the designated area, which is more direct than some of the general powers in here.

Thank you very much again. Goodness knows what we will end up with. You certainly have added another dimension for us to consider, to say the least. Although we knew it was there, you have brought a very interesting focus to it. When we get Mr. Benjamin and you agreeing together, I really am concerned.

We now call on the Canadian National Millers Association. Mr. James, would you like to introduce your colleagues?

Mr. Allan H. James (Chairman, Canadian National Millers Association, and Executive Vice-President, Maple Leaf Mills Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. Mr. C. Mayer is a Director of our association. He is President of the Ontario Flour Millers Association, and he is also President of New Life Mills, of Hanover. Mr. Gregg Mercer is also a Director of our association, and he is the Vice-President and General Manager of Industrial Products of Robin Hood Multifoods Inc. Mr. Vic Cillis is Chairman of the Traffic Committee of the association, as well as the National Transportation Manager of Robin Hood Multifoods Inc.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Thank you very much. Do you have a short statement, Mr. James?

Mr. A. James: Mr. Chairman, the Canadian National Millers Association is pleased to have the opportunity to appear here this evening on the important issues at hand. We are here this evening to tell you that our industry both endorses and supports the federal government's new transportation policy initiatives. We believe the restructuring proposed in Bills C-18 and C-19 will serve the transportation needs of shippers and the economic well-being and growth of the nation and its regions. We feel this will be achieved because under the new system transportation companies will be able to compete freely and fairly with each other.

[Traduction]

Le président: D'accord. Je ne vais pas vous poser de questions à ce sujet.

M. O'Brien: Nous avons effectivement dû remettre cette date.

M. Reid: Je voudrais savoir si M. O'Brien en sa qualité d'avocat a réfléchi aux instructions et aux exclusions que le gouverneur en conseil pourrait éventuellement donner. Et est-ce que celles-ci répondraient à ses désirs.

M. Taylor: C'est effectivement une autre option mais elle n'est pas suffisamment ciblée.

M. O'Brien: En principe, je fais confiance aux élus et aux législateurs. Par contre il est difficile de faire valoir son point de vue auprès de ceux qui rédigent la réglementation derrière les coulisses, à l'abri de l'anonymat.

Le président: Il aurait voulu expliciter la zone désignée qui irait au-delà des pouvoirs généraux.

Encore une fois merci. Il est difficile de prévoir avec quoi nous nous retrouverons en dernière analyse. Vous nous avez fait réfléchir à nouveau à l'aspect du problème. Nous étions en principe au courant mais vous avez réussi à mieux le cerner. C'est lorsque j'ai pu constater que vous étiez d'accord avec M. Benjamin que j'ai commencé à me poser des questions.

Je donne maintenant la parole à M. James de l'Association nationale des minotiers canadiens. Je demanderais à M. James de nous présenter ses collègues.

M. Allan H. James (président, Association nationale des minotiers canadiens, et vice-président exécutif de la société Maple Leaf Mills Ltd.): Merci, monsieur le président. M. C. Mayer est directeur de notre association et il est en même temps président de l'Association des minotiers de l'Ontario ainsi que président de la société *New Life Mills* de Hanover. M. Gregg Mercer, un administrateur de notre association, est vice-président et directeur général des produits industriels de la société *Robin Hood Multifoods Inc.* M. Vic Cillis est président du Comité de la circulation de notre association ainsi que directeur des transports nationaux de la société *Robin Hood Multifoods Inc.*

Le président suppléant (M. Taylor): Est-ce que vous avez une déclaration liminaire, monsieur James?

M. A. James: Monsieur le président, l'Association nationale des minotiers canadiens est heureuse de pouvoir comparaître ici ce soir pour discuter de cette question importante dont vous êtes saisis. Nous sommes venus pour vous faire part de notre approbation et de notre appui vis-à-vis des nouvelles initiatives en matière de politique du transport du gouvernement fédéral. Nous sommes d'avis que la restructuration proposée par les projets de loi C-18 et C-19 répondra aux besoins des expéditeurs en matière de transport ainsi qu'au bien-être et à la croissance économique des diverses régions du pays. Ces objectifs pourront être réalisés car sous le nouveau régime de

[Text]

We are pleased with the philosophy and underlying principles of the government's proposed legislation. Bills C-18 and C-19 represent a most positive development in Canadian transportation policy. We support the Minister and his department for this encouraging initiative.

• 2030

We must emphasize, however, that the officials of the Ministry of Transport must work closely with industry to ensure that the proposed legislation is properly implemented through regulation. There are many elements of the proposed changes which will require close co-operation with industry to ensure their effective introduction.

The Canadian National Millers are a national trade association representing virtually 100% of Canada's total flour-milling capacity, with 32 mills across Canada. Our members employ more than 4,000 people and have an annual production of 1.7 million tonnes of flour.

The transportation reform initiatives in Bill C-18 and Bill C-19 are consistent with the type of market-responsive transportation system advocated by our association. Transportation is a vital link in the marketing and distribution of all manufactured goods, so it is important that Bill C-18 and Bill C-19 be dealt with expeditiously. Canada's shippers must have access to an innovative and competitive transportation system.

As we have stated, we support the proposed legislation now before your committee. We believe the development of a sound regulatory framework and consultation between the department and industry will meet this challenge.

Mr. V.A. Cillis (Chairman, Traffic Committee, Canadian National Millers Association, and National Transportation Manager, Robin Hood Multifoods Inc.): Bill C-18 not only introduces competition into the rail transportation industry but will ensure that all rates will be fair and compensatory. There are some important elements of the bill that encourage competition and eliminate the imbalance of power between industry and railways.

Collective rate-making: The proposed new legislation will change the practice of collective rate-making by the railways. The Canadian National Millers Association supports this vital new development. While there is a need to allow some co-operative activity to establish joint through rates, collective rate-making must be eliminated.

Confidential contracts: Confidential contracts will lead to more innovative marketing and service packages which will be tailored to the needs of individual shippers. Customers' needs across Canada will be serviced more effectively by shippers as a result.

[Translation]

transport, les entreprises pourront se concurrencer l'une et l'autre librement et équitablement.

Nous sommes également d'accord avec la philosophie et les principes qui sous-tendent les projets de loi du gouvernement. Les projets de loi C-18 et C-19 marquent un véritable pas en avant pour la politique canadienne en matière de transport et nous appuyons le Ministre et son ministère pour cette initiative encourageante.

Cependant, nous devons souligner qu'au cours des mois à venir, les fonctionnaires du ministère des Transports devront travailler de pair avec l'industrie afin de s'assurer que la réglementation rende justice à ces projets législatifs. Afin que leur introduction soit effective, de nombreux éléments des changements proposés exigeront une étroite collaboration avec l'industrie.

L'Association nationale des minotiers canadiens est une association professionnelle nationale représentant la presque totalité de la capacité de production meunière du Canada. Les 32 minoteries membres emploient plus de 4,000 personnes et produisent annuellement environ 1,7 million de tonnes de farine.

La réforme du système de transport telle que proposée par les projets de loi C-18 et C-19 correspond au système de transport branché sur le marché tel que préconisé par notre association. Le système de transport est en effet essentiel pour la commercialisation et la distribution des produits fabriqués. Il est donc urgent de donner suite à ces deux projets de loi. Les expéditeurs canadiens doivent avoir accès à un système de transport innovateur et concurrentiel.

Donc, comme nous l'avons déjà dit, nous sommes en faveur des projets de loi actuellement devant le Comité. Nous sommes convaincus qu'un cadre réglementaire solide élaboré par le ministère après consultation avec l'industrie relèvera ce défi.

M. V.A. Cillis (président, Comité du transport, Association nationale des minotiers canadiens et directeur national des Transports, Robin Hood Multifoods Inc.): Ce projet de loi ne se borne pas à assujettir le transport par chemin de fer à la concurrence mais garantit en outre que tous les tarifs seront justes et compensatoires. Certains éléments importants du projet de loi favorisent la concurrence tout en éliminant le déséquilibre dans le rapport de force entre l'industrie et les chemins de fer.

La réunion sur la tarification: La nouvelle loi changera la pratique de la réunion sur la tarification par les compagnies de chemins de fer. Notre association appuie ce point de vue nouveau et crucial. Il est certes nécessaire de permettre une certaine forme de coopération pour fixer des «tarifs d'entier parcours» communs, mais la réunion sur la tarification doit être abolie.

Les contrats confidentiels: les contrats confidentiels favoriseront une commercialisation plus innovatrice ainsi que des services qui seront conçus pour mieux répondre aux besoins particuliers de chaque expéditeur. Ainsi ces derniers seront

[Texte]

Interswitching limits extension: The extension of inter-switching limits from 6 to 30 kilometres will benefit shippers by introducing railway competition where currently it does not exist. A choice of railways will lead to better and more innovative service.

Competitive line rates: The legislation recognizes the fundamental imbalance in competitive line rates. Shippers should have the right to competitive rates from all modes of transport. New competitive line rates will allow captive shippers to take advantage of alternative transportation services from other carriers. The transportation system exists to serve the shippers, and competitive line rates will ensure this result, particularly in market areas where other modes of transport have never been fairly accessible to the shipper. This is an important dimension of the proposed legislation.

Mediation and arbitration: When all commercial negotiations have failed, the agency has a role in solving disputes, either by mediation or by the final-offer arbitration process. This too is a very important part of the new legislative framework. This will allow negotiations and market forces to determine rates, not monopolistic pricing. The Canadian National Millers Association feels this will be of particular importance to smaller shippers across the country and will avoid lengthy and costly public-interest appeals under section 23 of the National Transportation Act.

Branch line rationalization: The Canadian National Millers Association recognizes that the railways must provide service to Canadians and that they are also a commercial enterprise. Railways, as a result, face enormous pressure to restructure, but the Canadian National Millers believe that restructuring must be carefully considered and must be regionally sensitive.

Bill C-18 will help shippers by increasing competition, but it must also enable railway restructuring to proceed, otherwise the result will be a transportation system unable to generate the funds necessary to provide effective, low-cost service all the time.

Bill C-19, extra-provincial trucking: The Canadian National Millers Association strongly supports the federal government's initiatives to reform highway transport regulation. Even without the new legislation, most jurisdictions have increased trucking competition in recent years by allowing a greater freedom for Canadians to enter the industry. The legislation provides the federal government with an opportunity to demonstrate leadership, to streamline and to make uniform the welter of policies that currently comprise Canada's regulatory framework for trucking.

[Traduction]

mieux à même de répondre aux besoins de leur clientèle à travers tout le pays.

L'extension des limites aux changements de voies: Les expéditeurs profiteront de l'extension des limites aux changements de voies de six à 30 kilomètres puisque cette extension stimulera la concurrence entre les compagnies de chemin de fer, lesquelles y échappent actuellement. La possibilité de choisir parmi les compagnies de chemin de fer améliorera la qualité du service et le rendra plus innovateur.

Des tarifs concurrentiels: Le projet de loi admet qu'il existe un déséquilibre fondamental dans les tarifs. Les expéditeurs devraient avoir droit à des tarifs compétitifs pour tous les modes de transport. Les nouveaux tarifs permettront aux expéditeurs captifs d'utiliser les transports alternatifs. Le réseau de transport existe pour servir les expéditeurs et des tarifs concurrentiels en garantiront l'accès, plus particulièrement sur les marchés où d'autres modes de transport n'ont jamais été accessibles équitablement. C'est là une importante disposition du projet de loi.

Médiation et arbitrage: Lorsque toutes les négociations commerciales ont échoué, la Commission a un rôle à jouer dans la résolution des conflits soit par voie de médiation soit par voie d'arbitrage et de l'offre finale. Cette disposition du projet de loi est fort importante. Ainsi les prix seront fixés en fonction des facteurs du marché et des négociations et non pas par des monopoles. Notre association estime que cet élément du projet de loi sera particulièrement important pour les petites entreprises de transport et que cela permettra d'éviter de longs et coûteux recours au nom de l'intérêt public en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports.

Rationalisation des embranchements: Notre association reconnaît le double rôle des compagnies de chemin de fer, à savoir qu'elles doivent fournir un service aux Canadiens mais elles sont en même temps des entreprises commerciales. Les chemins de fer sont donc obligés de rationaliser leurs services, mais à notre avis cette restructuration doit être entreprise avec prudence compte tenu des caractéristiques de chaque région du pays.

Le projet de loi C-18 sera utile aux expéditeurs en renforçant la concurrence, mais il doit également faciliter la restructuration des chemins de fer faute de quoi les chemins de fer ne seront pas suffisamment rentables pour pouvoir offrir de façon permanente un service efficace et peu coûteux.

Bill C-19, camionnage extra-provincial: Notre association appuie vigoureusement les initiatives du gouvernement fédéral en matière de réforme réglementaire du transport routier. Même avant l'introduction du nouveau projet de loi, la plupart des autorités permettaient depuis quelques années de renforcer la concurrence dans le secteur du camionnage en en rendant l'accès plus facile. Le projet de loi permet au gouvernement fédéral de faire preuve de leadership en simplifiant et en uniformisant un ensemble de lignes directrices qui constituent actuellement le cadre réglementaire du transport routier au Canada.

[Text]

As we have stated, the process of moving to a competitive environment has been going on for some time. The Canadian National Millers Association believes that the country and the industry require and are prepared for the immediate enactment of a criteria known as the "fit, willing and able process." The CNMA believes that the trucking industry requires the freedom to change practices and effect efficiencies at the same time that the railroad is deregulated. For this reason, the CNMA expects that provision will be made so that the "fit, willing and able" test becomes effective January 1, 1988 without a period of reverse onus, rather than the three years as proposed.

Mr. A. James: Mr. Chairman, the Canadian National Millers Association believes that the government's legislation is timely and will contribute to a much better transportation system for Canadians. Canadian business will be strengthened and the economy will benefit. The CNMA looks forward to the development of the regulatory framework and will be pleased to assist officials and to work with them to ensure that the regulation is consistent with the objectives of the legislation.

For your further indulgence, Mr. Chairman and members, we have attached to our presentation, which is brief but to the point we believe, a background of the association and the industry in which we work in Canada.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Thank you very much. This is a very positive brief and the appendix will certainly be of assistance.

We will now turn to questions. The Hon. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank the witnesses for their presentation and I would like to know from them . . . I see that a great part of their submission has to do with the section of the legislation that deals with the railways. Am I to gather from this that basically your companies are using the railway system? What is the percentage between rail and the trucking industry?

Mr. A. James: We do not have, Mr. Chairman and Mr. Ouellet, a breakdown. It favours rail, certainly, but I do not have a breakdown at the present. We could supply that if the committee so needs that information.

Mr. Ouellet: Would it be possible to know, in relation to railway, what is the percentage between CN and CP? Do you use more CN than CP?

Mr. A. James: It is a matter that we do not take into account, sir.

Mr. Chairman, our mills are scattered across the country; we have one in Halifax; we have one as far west as the Okanagan Valley. They serve local needs, some by truck, some by rail, some CP, some CN. It depends on what particular siding the mill is located on. We do not have that particular data. We are talking here, sir, generally of the particular bills, C-18 and C-19, and we really do not interest ourselves. I think it is a private matter for our members as to which railway they

[Translation]

Donc la concurrence dans le secteur du transport routier se développe depuis un certain temps déjà. Notre association est d'avis que le principe «apte, désireux et capable» doit être mis en oeuvre immédiatement. Nous estimons que le transport routier doit être libre de transformer ses pratiques et améliorer son mode de fonctionnement en même temps que les chemins de fer sont déréglementés. Nous espérons donc que le principe «apte, désireux et capable» entrera en vigueur dès le 1^{er} janvier 1988 sans une période du renversement du fardeau de la preuve plutôt qu'au bout de trois ans comme il a été proposé à l'origine.

M. A. James: Monsieur le président, l'Association nationale des minotiers canadiens est d'avis que les projets de loi déposés par le gouvernement fédéral sont opportuns et favoriseront la mise en place d'un meilleur réseau de transport au Canada. Les entreprises canadiennes en profiteront ainsi que notre économie en général. En ce qui concerne les règlements d'application, notre association se fera un plaisir d'aider les officiels chargés de cette tâche afin que cette réglementation soit conforme aux objectifs de la loi.

Vous trouverez en annexe de notre exposé quelques notes explicatives sur notre association et le secteur qu'elle représente.

Le président suppléant (M. Taylor): Merci beaucoup. Votre exposé ainsi que son annexe nous seront certainement fort utiles.

Je donne maintenant la parole à M. Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais tout d'abord remercier les témoins de leur intervention dont la majeure partie porte sur les articles du projet de loi qui traitent des chemins de fer. Dois-je en déduire que vous utilisez essentiellement le chemin de fer pour transporter la farine ou avez-vous également recours aux poids lourds?

M. A. James: Nous utilisons effectivement davantage les chemins de fer, mais je ne saurais pas vous dire au juste quelle est la proportion pour les chemins de fer et quelle est la proportion pour les poids lourds. Nous pourrions toutefois vous faire parvenir ces renseignements.

M. Ouellet: Comment est-ce que vos expéditions se répartissent entre le CN et le CP?

M. A. James: Nous n'avons pas de relevé à ce sujet.

Nous avons des minoteries un peu partout dans le pays allant de Halifax à un bout jusqu'à la vallée de l'Okanagan à l'autre. Les minoteries desservent la clientèle locale, expédiant la farine soit par poids lourd, soit par chemin de fer, qu'il s'agisse du CP ou du CN. Tout dépend de l'emplacement de la minoterie. Nous n'avons pas apporté ces chiffres avec nous. Nous sommes venus pour discuter avec vous des bills C-18 et C-19 en général. Chacune des entreprises faisant partie de notre association est libre d'avoir recours aux entreprises de

[Texte]

use, or which service they use. We do not delve into that, usually.

• 2040

Mr. Ouellet: In coming to see us to tell us that you support these two pieces of legislation, because it will bring more competition, I gather it will allow shippers to get a better deal. What is the alternative? Is the trucking industry the alternative to the railway?

Mr. A. James: Partially so, sir; yes.

Mr. Ouellet: Do you visualize, unless the railways cut their price, a substantial move of your business to the trucking industry? And what percentage do you visualize going from the railways to the trucking industry?

Mr. Cillis: Mr. Chairman, what we are looking at here is competition between the railways, opened up as to what has pre-existed, and a little more freedom with the trucking, which would open up and allow more trucks to enter into the question. The bill itself deals with increased competition, and that is what we are supporting.

Mr. Ouellet: But you must visualize something good for you. So certainly if you support it, it is because you think there is a chance to get a better price.

Mr. Cillis: That is correct.

Mr. Ouellet: Who is going to give it to you?

Mr. A. James: Mr. Chairman, when you are in a competition mode or competitive mode, the best price filters to the top. At the present time, under the railway system, there is no competition. In some places we are captive customers; we have no alternative ways of transporting our goods. This legislation opens that up, which we think is very positive.

Mr. Nowlan: A supplementary, if you will permit me.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Yes.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, how many of 32 mills would you consider to be a captive shipper situation?

Mr. A. James: Mr. Chairman, I am sorry, I do not have that information. Again, we can supply that data to the committee, if it requires it.

Mr. Ouellet: Certainly I believe it would be helpful. I do not think I quarrel with your presentation. I accept it as a fact. But by asking you some questions on the rationale of it, certainly we would be guided by the numbers. I have the feeling it is more an act of faith than a thorough examination.

Mr. A. James: I guess, Mr. Ouellet, it is easier to come up with data when you are opposed to a particular legislation than when you are for a legislation. What we are merely doing here this evening is supporting Bills C-18 and C-19 without in-depth study. And this is a reflection of all the membership of our association.

[Traduction]

transport de son choix. Il ne nous appartient pas de nous mêler de ces questions.

M. Ouellet: Vous vous dites en faveur de ces projets de loi qui renforceront la concurrence dans le secteur du transport, ce qui permettra aux entreprises de faire expédier leurs marchandises à meilleur compte. Est-ce que à votre avis les poids lourds sont une solution de rechange au transport par chemin de fer?

M. A. James: Oui, en partie.

M. Ouellet: Si les compagnies de chemin de fer ne réduisent pas leurs tarifs, est-ce que vous aurez davantage recours aux poids lourds pour transporter vos marchandises? Quel pourcentage pourrait ainsi être transféré des chemins de fer aux poids lourds?

M. Cillis: Il y aura davantage de concurrence entre les compagnies ferroviaires ainsi que parmi les entreprises de camionnage qui deviendront plus nombreuses. Nous sommes donc en faveur du renforcement de la concurrence tel qu'il est prévu dans le projet de loi.

M. Ouellet: Si vous êtes en faveur de ce projet de loi, c'est sans doute parce que vous escomptez obtenir un meilleur prix.

M. Cillis: En effet.

M. Ouellet: Et qu'est-ce que vous accordera ces meilleurs prix?

M. A. James: Lorsqu'il y a concurrence, ceux qui offrent de meilleurs prix finissent par l'emporter. Or actuellement, il n'y a pas de concurrence dans le transport ferroviaire. Dans certains endroits nous sommes d'ailleurs des clients captifs puisqu'il n'existe pas de solution de rechange pour le transport de nos marchandises. C'est justement cette situation qui devrait changer grâce à ce projet de loi.

M. Nowlan: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président suppléant (M. Taylor): Je vous en prie.

M. Nowlan: Sur les 32 minoteries, combien sont des clients captifs pour les entreprises de transport?

M. A. James: Je n'ai pas ces chiffres sur moi, mais si vous y tenez nous pourrions vous les faire parvenir.

M. Ouellet: Ce sera en effet utile. Je ne tiens nullement à contester ce que vous nous avez dit. Il serait néanmoins bon que vous puissiez nous fournir quelques chiffres car j'ai l'impression que vos conclusions n'ont pas vraiment été basées sur un examen approfondi de la situation.

M. A. James: Il est plus facile de réunir des chiffres lorsqu'on est contre un projet de loi que lorsqu'on est pour le projet de loi en question. Conformément aux désirs exprimés par tous les membres de notre association, nous sommes venus ici ce soir pour marquer notre accord aux projets de loi C-18 et

[Text]

Mr. Ouellet: I noticed—and Mr. Robichaud pointed it out to me as we were reading your memo—that you indicate in relation to Bill C-19 you would not like to see a three-year delay in relation to the reverse onus period, but rather that it be implemented and acted upon immediately. Could you elaborate on this?

Mr. A. James: For years, Mr. Chairman and Mr. Ouellet, truckers have had to go through major hoops, as you know, in this country to get licences to carry goods. What we are saying here that for them to be competitive, as long as they fit the category of fit, willing, and able, we wonder why there would be a delay in implementing that particular hurdle. We are suggesting it would be in everyone's best interest not to have the three-year waiting period.

Mr. Ouellet: Do you export—

Mr. A. James: Yes, we do.

Mr. Ouellet: —to the U.S.?

Mr. A. James: Well, no. There is not much exportation to the United States. There is very little exportation of any kind. It is normally flour to Cuba, and flour on behalf of the Government of Canada in its aid programs. And that is all rail.

Mr. Ouellet: The trucking industry is afraid that an immediate implementation of C-19 could jeopardize their position vis-à-vis the American trucking industry. Your particular industry would not be significant in this area.

• 2045

Mr. A. James: No, Mr. Ouellet, it is not significant.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Thank you, Mr. Ouellet.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, thank you for your brief. I note a firm from my province—

Mr. A. James: —CSP.

Mr. Benjamin: —CSP Foods Ltd. is a member of your association.

I believe the flour that you send to Cuba, which is paid for by the Russians, is a three-way deal that has been in place since the early 1960s.

Mr. A. James: The 1963-64 crop year.

Mr. Benjamin: The Russians buy our milling wheat, we make flour, send it to Cuba, and Cuba sends them sugar. It is a sort of three-way deal.

Mr. A. James: The Soviets pay us for the flour shipped.

[Translation]

19, même si nous n'avons pas fait une étude approfondie de la question.

M. Ouellet: M. Robichaud m'a fait remarquer que parlant du projet de loi C-19 vous voudriez que ses dispositions soient mises en oeuvre immédiatement et non pas au bout d'une période de trois ans prévue pour le renversement du fardeau de la preuve. Pourriez-vous nous donner un peu plus de détails à ce sujet?

M. A. James: Nous savons tous que pendant de nombreuses années, les entreprises de camionnage ont dû faire des pieds et des mains pour obtenir un nouveau permis pour le transport de marchandises. Si l'on tient effectivement à renforcer la concurrence, et à condition qu'une entreprise soit comme on dit apte, désireuse et capable, nous ne voyons pas pourquoi il faudrait les obliger à attendre encore trois ans.

M. Ouellet: Est-ce que vous exportez à destination . . .

M. A. James: Oui.

M. Ouellet: . . . des Etats-Unis?

M. A. James: Non, nous n'exportons pas beaucoup aux Etats-Unis. D'ailleurs en général nous exportons très peu. La totalité de la farine est destinée à Cuba ou transportée au nom du fédéral au titre de ses programmes d'aide. Tout est exporté par chemin de fer.

M. Ouellet: Les entreprises de camionnage craignent que la mise en oeuvre immédiate des dispositions du projet de loi C-19 les placerait dans une situation désavantageuse par rapport à leurs concurrents américains. Or votre secteur ne joue pas un rôle vraiment important dans cette question.

M. A. James: Non, monsieur Ouellet, son rôle n'est pas très important.

Le président suppléant (M. Taylor): Merci, monsieur Ouellet.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Messieurs, merci de cet exposé. Je remarque qu'une entreprise de ma province . . .

M. A. James: . . . CSP.

M. Benjamin: . . . *CSP Foods Ltd.* est membre de votre association.

Si j'ai bien compris, la farine que vous envoyez à Cuba, qui est payée par les Soviétiques, est une entente entre les trois parties qui a été conclue au début des années 1960.

M. A. James: Pour la campagne agricole 1963-1964.

M. Benjamin: Les Soviétiques achètent notre blé de mouture, nous produisons la farine, la faisons parvenir à Cuba, et Cuba leur envoie du sucre. C'est une sorte d'entente entre trois parties.

M. A. James: Les Soviétiques nous paient pour la farine que nous expédions.

[Texte]

Mr. Benjamin: Yes. With regard to the transportation cost, is some, or part, or all of it borne by CIDA, or any other export agreements that we have with the Soviet Union or with Cuba?

Mr. A. James: The business that we conduct with Cuba is negotiated on a periodic basis. At one time it used to be yearly, but now, with the competition from the EEC, it is done on a more frequent basis. We negotiate for the supply of a certain amount of flour to Cuba. That price includes everything. There is no aid from Canada to that at all. We negotiate with the Canadian Wheat Board for the wheat, and we turn it into flour, and then we sell it to the Russians at a particular price. They pay us. But there is no CIDA business, no CIDA dollars in that at all.

Mr. Benjamin: What about exports you might have to other countries, aside from Cuba. Would they fall under Canadian foreign aid or CIDA?

Mr. A. James: There are three basic types of export, one of which I just described to you, the Russian-Cuban business. The other one is bilateral, multilateral aid programs, either directly from CIDA, or as Canada's support to FAO in Rome. These pieces of business are tendered during the year to all the millers in Canada. The third piece, which is always declining year by year, is commercial business. It is almost non-existent. With the problems that we face with the EEC, there is very little of that business left. But those are the three components, and they are not interrelated.

Mr. Benjamin: So we have very little business with the EEC or the U.S.

Mr. A. James: We have no business with the EEC anywhere.

Mr. Benjamin: With regard to Canada's foreign aid programs, those contracts are tendered . . . Are the transportation costs your responsibility or are they the responsibility of the Government of Canada, or FAO, or whoever?

Mr. A. James: We deliver the goods to the port. We deliver it FAS to Halifax or Saint John. It all goes out from the east coast, and that is the end of it. CIDA charters their own vessels and so forth.

Mr. Benjamin: And you are eligible for the At and East rate on that, are you?

Mr. A. James: If it applies to you, yes.

Mr. Benjamin: You export flour out of Saint John or Halifax.

Mr. A. James: Yes.

Mr. Benjamin: Then that would give you a break on the freight rate.

Mr. A. James: It is the only break that we get.

Mr. Benjamin: Right. Is that available by rail or truck?

[Traduction]

M. Benjamin: Oui. En ce qui concerne les coûts de transport, est-ce que l'ACDI ou toute autre entente d'exportation que nous avons conclue avec l'Union soviétique ou avec Cuba en paie une partie ou la totalité?

M. A. James: L'entente que nous avons avec Cuba est négociée de façon périodique. À une certaine époque, elle était négociée une fois par an, mais maintenant, étant donné la concurrence de la CEE, nous le faisons plus fréquemment. Nous négocions l'approvisionnement d'une certaine quantité de farine à Cuba. Tout est compris dans ce prix. Le Canada ne fournit aucune aide. Nous négocions avec la Commission canadienne du blé en ce qui concerne le blé, puis nous le transformons en farine et le vendons aux Soviétiques à un certain prix. Ils nous paient. Mais l'ACDI ne participe absolument pas au coût de transport.

M. Benjamin: Vos exportations vers d'autres pays que Cuba s'inscrivaient-elles dans le cadre de l'aide canadienne à l'étranger ou de l'ACDI?

M. A. James: Il y a trois types fondamentaux d'exportations, celui que je viens juste de vous décrire, avec l'URSS et Cuba. Il y a ensuite les programmes d'aide bilatérale et multilatérale; soit directement de l'ACDI, ou au titre de la participation du Canada à la FAO. Ces contrats sont mis en adjudication pendant l'année à tous les minotiers du Canada. Le troisième type d'exportations, qui se fait de plus en plus rare, est le contrat commercial. Il est presque inexistant, en raison des problèmes que nous avons avec la CEE. Mais ce sont les trois types d'exportations, et ils ne sont pas liés entre eux.

M. Benjamin: Nous avons donc très peu de contrats avec la CEE ou les États-Unis.

M. A. James: Nous n'avons aucun contrat avec la CEE où que ce soit.

M. Benjamin: En ce qui concerne les programmes canadiens d'aide à l'étranger, ces contrats sont adjudgés . . . Devez-vous payer les coûts de transport ou est-ce que c'est le gouvernement du Canada ou la FAO qui doit le faire?

M. A. James: Nous livrons les marchandises au port. Nous les livrons FAS à Halifax ou à Saint-Jean. Elles sont expédiées à partir de la côte Est, et c'est tout. L'ACDI affrète ses propres navires et ainsi de suite.

M. Benjamin: Vous êtes admissibles au tarif de l'Est pour cela, n'est-ce pas?

M. A. James: Oui, si cela s'applique à vous.

M. Benjamin: Vous exportez la farine à partir de Saint-Jean ou Halifax.

M. A. James: Oui.

M. Benjamin: Cela vous donne donc un avantage pour ce qui est du tarif-marchandises.

M. A. James: C'est le seul avantage que nous ayons.

M. Benjamin: C'est exact. Est-ce possible par chemin de fer ou par camion?

[Text]

Mr. A. James: No, it is not available by truck. It is only available by rail.

Mr. Benjamin: When you are talking about confidential contracts—you have a large number of members in your association. Some members are large manufacturers, some are small. Would you not think it would be anti-competitive if a large shipper could negotiate a confidential contract? Because of the volume of the movement, he gets a nice deal from a railway company or a trucking company. Another member of your association is a small shipper. Not only can he not find out what his competitor is getting by way of a freight rate, but also, because he has a smaller volume, there is no way he can get the same deal as his large competitor. Do you think that is fair? Do you think that is competition?

Mr. A. James: Mr. Benjamin, let us face it, it exists today in all other goods. The small mill buys bags, for example. There is no industry purchase of bags, and whether you are small or big, you make your confidential arrangement with your supplier, and you twist. They have been very successful so far in doing what they have to do.

Mr. Benjamin: But surely you cannot relate that with something that is a public utility. Whether it is a railway or a trucking company, it is something that everybody has to use, directly or indirectly, whether he likes it or not. They are a public utility. Do you not think it is anti-competitive to have a secret rate a competitor cannot find out about?

• 2050

Mr. Nowlan: Are you saying trucking is a public utility?

Mr. Benjamin: No, transportation, whether it is private or public. It is a public utility.

Mr. Nowlan: Oh, well . . .

Mr. Benjamin: It is not the same as buying flour bags. You could have 100 outfits making flour bags, but you are only going to have two railroads and you might have a dozen trucking companies that are in the business of moving flour bags. You cannot compare apples and oranges.

Mr. A. James: But at least we can negotiate with one or the other, not the two of them together and have only one rate.

Mr. Benjamin: I have noticed a remarkable similarity among rates of trucking companies, railroads, and airlines; a remarkable similarity.

Mr. Cillis: Mr. Benjamin, today, in open tariff form, there are tonnage rates which preclude small shippers from obtaining the same rate as a large shipper. We are really only talking about confidential and open tariffs. So that difficulty for the small shipper exists today.

[Translation]

M. A. James: Ce n'est pas possible par camion, mais seulement par chemin de fer.

M. Benjamin: Lorsque vous parlez de contrats confidentiels—votre association compte un grand nombre de membres. Certains de vos membres sont des fabricants importants, d'autres sont plus petits. À votre avis, n'est-il pas anti-concurrentiel qu'un expéditeur important puisse négocier un contrat confidentiel? Étant donné le volume expédié, il peut obtenir un prix intéressant d'une société de chemin de fer ou de camionnage. Un autre membre de votre association est un petit expéditeur. Non seulement est-il incapable de savoir quel tarif-marchandises son concurrent a obtenu, mais, parce que le volume de marchandises qu'il expédie est moins important, il lui est impossible d'obtenir le même tarif qu'un plus gros concurrent. Croyez-vous que cela soit juste? Est-ce la concurrence?

M. A. James: Monsieur Benjamin, soyons réalistes, cette situation existe actuellement pour toutes les autres marchandises. La petite minoterie achète des sacs, par exemple. Qu'il s'agisse d'une grande ou d'une petite minoterie, elle doit conclure une entente confidentielle avec son fournisseur et essayer d'obtenir le meilleur prix possible. Jusqu'à présent, les minoteries ont toujours bien réussi à le faire.

M. Benjamin: Mais vous ne pouvez certainement pas rattacher cela à quelque chose qui est un service public. Qu'il s'agisse d'un chemin de fer ou d'une société de camionnage, c'est quelque chose que tout le monde doit utiliser, directement ou indirectement, que cela lui plaise ou non. Ce sont des services publics. Ne croyez-vous pas qu'il est anti-concurrentiel d'avoir un tarif secret qu'un concurrent ne peut pas connaître?

M. Nowlan: Voulez-vous dire que le camionnage est un service public?

M. Benjamin: Non, le transport, qu'il s'agisse d'une entreprise privée ou publique. C'est un service public.

M. Nowlan: Eh bien . . .

M. Benjamin: Ce n'est pas la même chose que d'acheter des sacs pour la farine. Il y a peut-être 100 entreprises qui fabriquent des sacs pour la farine, mais il n'y a que deux chemins de fer et peut-être une douzaine d'entreprises de camionnage qui peuvent acheminer vos sacs de farine. Vous ne pouvez pas comparer des pommes et des oranges.

M. A. James: Mais au moins nous pouvons négocier avec l'un ou l'autre, non pas avec les deux ensemble, et avoir un seul tarif.

M. Benjamin: J'ai remarqué une grande similarité entre les tarifs des sociétés de camionnage, des chemins de fer et des lignes aériennes. Une similarité remarquable.

M. Cillis: Monsieur Benjamin, aujourd'hui, dans le cas de tarifs non confidentiels, les tarifs au tonnage empêchent les petits expéditeurs d'obtenir le même tarif qu'un grand expéditeur. Nous parlons simplement de tarifs confidentiels et non confidentiels. Aujourd'hui, cela pose un problème aux petits expéditeurs.

[Texte]

Mr. Benjamin: Has your association looked at some kind of an expansion of a system that has been in place with farm tools and gasoline and what not; a system of agreed charges whereby a shipper, no matter what his size, if he enters into an agreement with the railway or a trucking company and he ships 75% of his production with them, gets an agreed charge—

An hon. member: It is available to anybody.

Mr. Benjamin: It is available to everybody and it does not relate to the size of your operation. You have an equal chance on an agreed charge, and everybody knows. And if you ship more than the 75%, you get a little discount; if you ship less than that, you pay a bit more. But everybody knows where they stand.

Mr. Cillis: Mr. Benjamin, some of the mills have and participate in agreed charges today. However, some of the mills are opting out of the agreed charges and are going for tonnage commitments independently.

Mr. A. James: But you are right. Those agreed charges are available to any shipper, large or small.

Mr. Benjamin: It is just a percentage of your production. Is that not more competitive and free enterprise, as compared with something that is confidential, such that your competitor cannot find out about it?

Mr. Cillis: I suppose that is true, except that the mills independently now are moving away from agreed charges towards open tariffs and tonnage commitments. Big or small, that seems to be the practice.

Mr. A. James: Everybody tries to do their own thing in free enterprise. If they can get a good deal from this guy versus the other, that is where they go.

Mr. Benjamin: I will be interested to hear from you in three or four years, when you come back to ask for some regulations.

Mr. Nowlan: Since Mr. Benjamin opened up "At and East", which is an interesting phenomenon... I know it does not apply to trucks, and I know there is some consideration to opening it up for water. This is not Bill C-18 and Bill C-19, I must admit, but in your professional experience, what would your reaction be to that, Mr. James?

Mr. A. James: We have been on record for a considerable time as to how we feel about the "At and East". It only applies to wheat and flour, as you know; only those two commodities. Without it, we would never be competitive with the Russians, and the amount of flour that Canada could give away in the form of flour in utilizing its wheat would be drastically reduced if the mills did not have At and East to apply to their rates. We would just be absolutely uncompetitive. We demonstrated that to the government 10 years ago. We will continue to do that.

[Traduction]

M. Benjamin: Est-ce que votre association a envisagé une sorte d'expansion d'un système qui existe pour la machinerie agricole et l'essence, etc.; un système de tarifs d'abonnement en vertu duquel un expéditeur, peu importe la taille de son entreprise, obtient un tarif d'abonnement s'il conclut une entente avec le chemin de fer ou la société de camionnage pour que ce dernier expédie 75 p. 100 de sa production...

Une voix: N'importe qui peut le faire.

M. Benjamin: N'importe qui peut le faire, et cela n'a rien à voir avec la taille de votre entreprise. Vous avez les mêmes chances en ce qui concerne le tarif d'abonnement, et tout le monde le sait. Si vous expédiez plus que 75 p. 100, vous obtenez une petite remise; si vous expédiez moins que cela, vous devez payer un peu plus. Mais chacun sait à quoi s'en tenir.

M. Cillis: Monsieur Benjamin, certaines minoteries ont déjà obtenu un tarif d'abonnement et en obtiennent encore aujourd'hui. Cependant, certaines minoteries sont en train d'abandonner la formule des tarifs d'abonnement pour adopter celle des contrats au tonnage indépendamment.

M. A. James: Mais vous avez raison. Les tarifs d'abonnement sont offerts à n'importe quel expéditeur, grand ou petit.

M. Benjamin: Il s'agit tout simplement de pourcentage de votre production. Cela n'est-il pas davantage concurrentiel et plus conforme à la libre entreprise que des tarifs confidentiels que votre concurrent ne peut connaître?

M. Cillis: Je suppose que cela est vrai, sauf que les minoteries choisissent maintenant d'abandonner les tarifs d'abonnement en faveur des tarifs non confidentiels et des contrats au tonnage. C'est ce que semblent faire toutes les minoteries, petites ou grandes.

M. A. James: Dans la libre entreprise, chacun essaie de faire ce qu'il veut comme il l'entend. S'ils peuvent obtenir un bon prix d'une telle entreprise plutôt que d'une autre, ils choisiront la première.

M. Benjamin: Il sera intéressant de savoir ce que vous aurez à dire dans trois ou quatre ans, lorsque vous reviendrez demander qu'il y ait une certaine réglementation.

M. Nowlan: Etant donné que M. Benjamin a parlé du tarif de l'Est, qui est un phénomène intéressant... je sais qu'il ne s'applique pas aux camions et qu'il est question de l'appliquer au transport maritime. Cela ne concerne pas les projets de loi C-18 et C-19, mais qu'en pensez-vous, monsieur James, d'après votre expérience professionnelle?

M. A. James: Nous avons depuis longtemps fait savoir ce que nous pensons du tarif de l'Est. Comme vous le savez, ce tarif ne s'applique qu'au blé et à la farine; à ces deux seuls produits de base. Sans ce tarif, nous ne pourrions faire concurrence aux Soviétiques, et la quantité de farine que le Canada donnerait sous forme de blé serait beaucoup moindre si les minoteries ne pouvaient pas appliquer le tarif de l'Est. Nous ne serions absolument pas concurrentiels. Nous l'avons prouvé au gouvernement il y a dix ans. Nous allons continuer de le faire.

[Text]

That is the only assistance the Canadian mills get, by the way. We are not looking for subsidies, but without that particular aid to get material moving in our country which is east and west . . . we just cannot do it competitively without that particular rate.

Mr. Nowlan: Whether it was by rail or by water.

Mr. A. James: It does not apply to water.

Mr. Nowlan: No, I know; but there is consideration that it be amended and become more flexible and apply to water.

Mr. A. James: I am not familiar with that, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I am just going to repeat, then . . . I think it might be interesting. As you heard, I know you were here patiently all afternoon, I think Stelco gave just general ballpark, not figures but just percentages, as to the different modes they were involved with. I believe you use all three modes, too. So it would be interesting to see just how the breakdown is between water, rail and truck in terms of the movement of your commodity.

• 2055

Mr. A. James: Mr. Chairman, we will immediately put that data together and supply it to the committee.

The Chairman: And the other thing, again for our deliberations after we hear all this evidence, as to how you feel the 32 mills, which ones—you do not have to specify them but just the numbers—and how many you think are captive shippers and how many are not.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Could that information be sent to the clerk?

Mr. A. James: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Thank you. Mr. Robichaud, then Mr. Reid.

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le président.* I just have one question. On page 5 of your brief, under the chapter, "Branch Line Rationalization", you say:

Railways, as a result, face enormous pressure to restructure but the CNMA believes such restructuring must be carefully considered and must be regionally sensitive.

Could you elaborate on that for me, please?

Mr. Cillis: You must recognize that the mills are scattered across the country and exist in smaller areas and their dependency on the railways more or less differs. So as the restructuring takes place, the existence of the mills and their need to be serviced has to be considered.

Mr. A. James: On a regional basis.

Mr. Cillis: On a regional basis.

[Translation]

Il s'agit d'ailleurs de la seule aide que les minoteries canadiennes obtiennent. Nous ne cherchons pas à obtenir de subventions, mais sans cette aide particulière pour acheminer le produit d'Ouest en Est au pays . . . nous ne pouvons tout simplement pas être concurrentiels sans le tarif de l'Est.

M. Nowlan: Que vous le transportiez par chemin de fer ou par bateau.

M. A. James: Cela ne s'applique pas au transport maritime.

M. Nowlan: Non, je le sais; mais il est question de le modifier et de l'assouplir afin qu'il s'applique au transport maritime.

M. A. James: Je ne suis pas au courant de cela, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je vais donc répéter . . . cela pourrait être intéressant. Comme vous l'avez certainement entendu, je sais que vous avez attendu ici patiemment tout l'après-midi, Stelco a simplement donné une idée générale, non pas des chiffres mais des pourcentages, concernant les différents modes qu'ils utilisent. Je crois que vous utilisez également les trois modes. Il serait donc intéressant de voir dans quelle proportion vous utilisez le transport maritime, ferroviaire et routier pour acheminer votre produit.

M. A. James: Monsieur le président, nous allons recueillir ces données immédiatement et les fournir à votre Comité.

Le président: Nous aimerions également savoir, pour nos délibérations après que nous aurons entendu tout ce témoignage, combien des 32 minoteries sont à votre avis des expéditeurs captifs et combien ne le sont pas. Vous n'avez pas à préciser lesquelles, mais seulement à nous donner le nombre.

Le président suppléant (M. Taylor): Pouvez-vous faire parvenir ces renseignements au greffier?

M. A. James: Oui.

Le président suppléant (M. Taylor): Merci. M. Robichaud, puis M. Reid.

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.* Je n'ai qu'une question. A la page 5 de votre mémoire, au chapitre de la rationalisation des branchements ferroviaires, vous dites:

En conséquence, ces entreprises sont contraintes à rationaliser leurs services, mais notre association croit qu'une telle restructuration doit être entreprise avec prudence et doit tenir compte de la situation particulière de chaque région du pays.

Pouvez-vous me donner des détails à ce sujet?

M. Cillis: Vous devez admettre que les minoteries sont dispersées dans tout le pays. Il y en a dans des régions moins importantes et elles dépendent plus ou moins des chemins de fer. Donc, à mesure que la restructuration se fera, il faudra tenir compte de l'existence des minoteries et de leurs besoins sur le plan du transport.

M. A. James: Selon chaque région du pays.

M. Cillis: Selon chaque région du pays.

[Texte]

Mr. A. James: Again, the 32 mills are scattered in various parts of the country. What is good for one is not necessarily good for another. What we are saying is that this should be very carefully looked at on a regional basis and, of course, with the railways that is a very sensitive issue with them as well. Some lines are unprofitable to service, of course. But we believe the railways are a commercial enterprise. They do have to pay the bills, yes, but we think that when they are taking a look at the restructuring, they should look at these regional disparities.

Mr. Robichaud: That is what the people in the Maritimes are recommending, that somehow in this bill a lot of attention be brought to the item of regional development. Whenever a thing like that happens, if you are to abandon a certain service, that you should give prime consideration to regional development which would be, in this case, to regions such as you were referring to, because if you lose the railway then some mills might just go out of business. The same in the east. Would you say there should be a clause in the bill to protect regions?

Mr. A. James: We are not in a position to propose that the particular act be changed, Mr. Robichaud, but it would be suggested that they take a close look at that particular aspect of it. We are not suggesting a clause, but when it goes through the legislative process, we believe that should be given a very careful look at. I think that is the particular case in any event but we want to draw that to their attention. What works for some regions will possibly have some problems in another one.

We do not have a solution, unfortunately sir, for all the particular problems. We are drawing to your attention that there may be some disparities here, one region to another.

Mr. Robichaud: I understand that. But I thought that maybe you would want to make some suggestion as to how it could be worked into the legislation, because we will be looking at that when do the clause by clause study and it would be very helpful for the committee to get such suggestions for amendments.

Mr. A. James: Mr. Robichaud, we will take that under advisement and will provide something to you.

Mr. Robichaud: Thank you very much.

Mr. A. James: Thank you.

• 2100

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. James, I heard you say there is not much of a flour export trade to the United States. You have approved of the extension of the inter-switching limits from 6 to 30 kilometres, and this inter-switching is said to open the way to a greater American impact. Are you concerned at all with respect to the American impact on the milling business?

[Traduction]

M. A. James: Encore une fois, les 32 minoteries sont dispersées dans différentes régions du pays. Ce qui est bon pour l'une ne l'est pas nécessairement pour l'autre. Nous disons donc que la restructuration doit être entreprise avec prudence et doit tenir compte de la situation particulière de chaque région du pays. Il s'agit bien sûr d'un sujet très délicat pour les chemins de fer également. Certaines lignes ne sont pas rentables. Mais nous croyons que les chemins de fer sont une entreprise commerciale. Ils ont des factures à payer, mais à notre avis, ils devraient tenir compte de ces disparités régionales dans le cadre de la restructuration.

M. Robichaud: C'est ce que recommandent les gens de la région des Maritimes, c'est-à-dire que ce projet de loi tienne particulièrement compte du développement régional. Lorsque vous devez abandonner un certain service, vous devez d'abord tenir compte du développement régional, c'est-à-dire, dans le cas qui nous intéresse, les régions que vous avez mentionnées, car sans les services ferroviaires, certaines minoteries pourraient tout simplement faire faillite. La situation est la même dans l'Est. A votre avis, devrait-il y avoir dans le projet de loi un article visant à protéger les régions?

M. A. James: Nous ne sommes pas en mesure de proposer une modification à la loi, monsieur Robichaud, mais nous aimerions que l'on tienne compte de cet aspect particulier. Nous ne proposons pas d'article, mais, à notre avis, il faudrait tenir compte de cet aspect au cours du processus législatif. Je crois qu'ils le feront de toute façon, mais nous voulons attirer leur attention sur ce point. Ce qui est bon pour certaines régions peut créer certains problèmes dans une autre.

Nous n'avons malheureusement pas de solution à proposer pour tous les problèmes. Nous voulons attirer votre attention sur le fait qu'il y a peut-être des disparités entre une région et une autre.

M. Robichaud: Je comprends. Mais je croyais que vous voudriez peut-être faire certaines suggestions sur la façon dont cet aspect pourrait être incorporé à la loi, car c'est un aspect dont nous tiendrons compte au moment de l'étude article par article, et il serait très utile pour le Comité d'obtenir certaines propositions de modification.

M. A. James: Monsieur Robichaud, nous y réfléchissons et nous vous ferons parvenir quelque chose.

M. Robichaud: Merci beaucoup.

M. A. James: Merci.

Le président suppléant (M. Taylor): Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur James, je vous ai entendu dire qu'il n'y a pratiquement pas d'exportations de farine vers les États-Unis. Vous avez approuvé l'extension des limites aux changements de voies de 6 à 30 kilomètres. On dit que l'extension des limites aux changements de voies ouvrira la voie à un plus grand marché américain. Est-ce que les conséquences d'un plus grand marché américain sur les entreprises de minoterie vous inquiètent?

[Text]

Mr. Cillis: No. We were looking at opening up inter-switching simply to provide more access to Canadian mills to both lines for domestic business.

Mr. Reid: And I, with Mr. Robichaud, concern myself with the branch line rationalization, and felt there was some inconsistency. The last paragraph Mr. Robichaud referred to, we have had representation by the railways to the effect that they have to be in greater control of their management if they are going to be competitive. And one of the great concerns is the number of miles they have and must continue to build and continue in operation with very little traffic. Now then, when you talk in terms of they must be regionally sensitive with respect to the rationalization, you are talking geographically, I take it.

Mr. A. James: Yes, we are.

Mr. Reid: Then would not the lines that are being closed be sort of branch lines and lines that would be subject to a smaller amount of traffic? In your case, you would likely be a captive shipper of such lines. Is it not then less likely that line would be closed by reason of the captive shipper provisions of the bill?

Mr. A. James: I believe, Mr. Reid, you are correct, but let me make another point. Not only do we have 32 mills across Canada, we have some that are less than a 1,000 units of production a day and others that are up to 23,000. It is the smaller units that will probably have some problems with the regionalization of this particular statement.

Mr. Reid: Thanks, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Just one question to finish off. Do you use all-Canadian grains?

Mr. A. James: We cannot use anything else, sir. The Canadian Wheat Board will not allow it.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Good.

I would like to thank you, Mr. James. We certainly appreciate your submission; and if you would send that additional information, we would appreciate that too.

Mr. A. James: We would be pleased to do it; and we thank you very much for your time.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): If the Canadian Railway Supply Industry will come to table. And your chairman is now back.

The Chairman: Mr. Regan, you have with you Mr. Nelham. You have been sitting here patiently all day, so you sort of know our format. You have produced and submitted a very concise brief which has been circulated to members. Take it away.

[Translation]

M. Cillis: Non, à notre avis, l'extension des limites aux changements de voies donnera tout simplement aux deux lignes un meilleur accès aux minoteries canadiennes pour les entreprises canadiennes.

M. Reid: La rationalisation des branchements ferroviaires me préoccupe ainsi que M. Robichaud, car nous croyons qu'il y a un certain illogisme dans le dernier paragraphe qu'a mentionné M. Robichaud. Les chemins de fer nous ont dit qu'ils auraient un meilleur contrôle de leur gestion s'ils étaient concurrentiels. L'une de leurs principales préoccupations est le nombre de milles qu'ils doivent continuer de construire et d'exploiter et sur lesquels il y a très peu de trafic. Maintenant, lorsque vous dites qu'ils doivent tenir compte des disparités régionales en ce qui concerne la rationalisation, vous voulez dire sur le plan géographique, je suppose.

M. A. James: Oui.

M. Reid: Les lignes qui sont abandonnées ne seraient-elles pas des lignes secondaires, par conséquent, des lignes sur lesquelles le trafic ne serait pas considérable? Il est probable que vous soyez un expéditeur captif sur de telles lignes. Est-il donc encore moins probable que cette ligne serait abandonnée en raison des dispositions du projet de loi relativement aux expéditeurs captifs?

M. A. James: Monsieur Reid, je crois que vous avez raison, mais je voudrais faire une autre remarque si vous me le permettez. Non seulement avons-nous 32 minoteries au Canada, mais nous en avons qui produisent moins de 1,000 unités par jour et d'autres jusqu'à 23,000 unités. Ce sont les plus petites unités qui auront sans doute des problèmes avec la régionalisation.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Taylor): Une dernière question pour terminer. Est-ce que vous n'utilisez que des céréales canadiennes?

M. A. James: Nous ne pouvons utiliser autre chose, monsieur. La Commission canadienne du blé ne le permet pas.

Le président suppléant (M. Taylor): Bien.

Je voudrais vous remercier, monsieur James. Nous avons certainement trouvé votre présentation très intéressante; en outre, nous vous saurions gré de nous faire parvenir des renseignements supplémentaires.

M. A. James: Nous serons heureux de le faire. Merci beaucoup.

Le président suppléant (M. Taylor): Je demanderais maintenant à l'Industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer de venir à la table. Votre président est maintenant de retour.

Le président: Monsieur Regan, vous êtes accompagné de M. Nelham. Comme vous avez attendu patiemment toute la journée ici, vous connaissez donc de quelle façon nous procédons. Vous avez présenté un mémoire très concis que nous avons remis aux membres.

[Texte]

Mr. Donald Regan (Spokesman, Canadian Railway Supply Industry, and President, Ronsco Supply Co. Ltd.): Mr. Chairman, we thank you for the opportunity of appearing before your committee today.

Mr. Nelham and I appreciate the spirit in which Bill C-18 was drafted, which is to promote and foster competition in the transportation marketplace. We do, however, have some serious concerns about some of the provisions in the bill.

First and foremost is the immediate negative effects on railway revenues as a result of competitive access measures in the bill.

Second would be that the bill does not address the competitive disadvantages of Canadian railways vis-à-vis U.S. railways and the trucking industry; the fact the bill does not take into consideration the many imposed public duties the railways must now continue, which they now perform. The bill seems to legislate increased competition but does nothing to promote fair competition.

• 2105

Bill C-18 proposes sweeping revisions to Canada's transportation policy, with key thrusts in more competition, reduced economic regulation, and a greater reliance on market forces. The resulting changes are designed to produce a more productive and more efficient transportation system, with greater freedom to introduce innovative and improved services needed to meet Canada's transportation challenges in the future.

To the extent that the evolving transportation system achieves the objectives of increased flexibility, innovation, and competitiveness, then shippers and the travelling public will benefit. Additionally, an expanded transportation system will require newer and greater inputs from those industries supplying transportation companies with goods and materials of all kinds. Equally, to the extent that today's transportation system ceases to improve, fails to renew itself, or contracts, then those industries supplying transportation companies with goods and services and materials will themselves decline.

The Canadian railway supply industry is an important segment of the Canadian economy which will be directly affected by the changes to Canadian transportation policy and regulation proposed in Bill C-18. Currently, Canadian railways annually purchase more than \$3 billion of goods and services from more than 15,000 companies. These companies are spread across Canada. They vary in size and vary in the extent of sales to the railways. But the health of every one of these companies is in large measure dependent on the health of the Canadian railway industry.

In aggregate, these companies represent an important segment of the Canadian economy. A sample of approximately 64 companies from this group indicates that these firms represent 15,000 jobs, with an annual payroll of \$400 million,

[Traduction]

M. Donald Regan (porte-parole, Industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer, président, Approvisionnement Ronsco Compagnie Limitée): Monsieur le président, nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui devant votre Comité.

M. Nelham et moi-même comprenons dans quel esprit le projet de loi C-18 a été rédigé, c'est-à-dire pour promouvoir et encourager la concurrence sur le marché des transports. Cependant, certaines dispositions du projet de loi nous inquiètent beaucoup.

D'abord et avant tout, les mesures relatives à l'accès à la concurrence prévues dans le projet de loi auront des conséquences négatives immédiates sur les recettes des chemins de fer.

Ensuite, le projet de loi ne règle pas le problème des désavantages concurrentiels des chemins de fer canadiens par rapport aux chemins de fer américains et à l'industrie du camionnage; le projet de loi ne tient pas compte des nombreuses tâches publiques effectuées actuellement par les chemins de fer et qui continueront maintenant de leur incomber. Le projet de loi semble vouloir augmenter la concurrence, mais ne fait rien en vue de promouvoir une juste concurrence.

Le projet de loi C-18 propose, pour la politique du Canada en matière de transport, des révisions fondamentales mettant l'accent sur une concurrence accrue, une réglementation économique réduite et une plus grande confiance dans les forces du marché. Les changements qui doivent en résulter sont destinés à produire un système de transport plus productif, plus efficace et plus libre d'innover et d'améliorer les services nécessaires pour relever les défis futurs du Canada dans le domaine des transports.

Si le système de transport en évolution constante devient effectivement plus souple, innovateur et concurrentiel, les expéditeurs et les voyageurs en bénéficieront; de plus, un réseau de transport élargi nécessitera des contributions nouvelles et accrues de la part des industries qui fournissent aux transporteurs des biens et des équipements de toutes sortes. En revanche, si le réseau de transport actuel cesse de s'améliorer, de se renouveler et de reconduire ses contrats, les industries en question périront.

L'industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer est un segment important de l'économie nationale que toucheront directement les changements prévus par le projet de loi C-18 pour la politique et la réglementation des transports au Canada. À l'heure actuelle, les chemins de fer canadiens achètent plus de 3 milliards de dollars de biens et de services auprès de plus de 15,000 entreprises. Ces dernières sont éparpillées dans tout le Canada. Leur taille et l'ampleur de leurs ventes aux chemins de fer varient, mais la santé de chacune dépend, dans une large mesure, de celle de notre industrie ferroviaire.

Globalement, ces entreprises constituent un segment important de l'économie canadienne. Un échantillonnage d'environ 64 d'entre elles montre qu'elles représentent 15,000 emplois et une rémunération annuelle de 400 millions de

[Text]

and that these companies pay some \$300 million in taxes to all levels of government.

While it is not possible simply to extrapolate from these 64 firms to infer that more than 3 million persons were directly employed by companies dealing with the railways, it would be reasonable to estimate that more than 110,000 jobs were represented by the 15,000 companies supplying goods and services to the Canadian railways. This would translate into a gross payroll estimated to be perhaps \$3.5 billion per year. Clearly, while not every one of these jobs will be dependent on the health of the Canadian railway industry, in total the results of the new transportation environment after introduction of Bill C-18 will have a significant impact on these companies.

As must be obvious, the purpose of this submission is to reinforce information already known by the Minister and those representatives of Transport Canada who worked on drafting Bill C-18. The Canadian railway supply industry urges that the proposed bill be modified so the new system governing railways and railway service will be such that Canadian railways will be allowed to compete in an environment that allows them to be commercially and financially viable in the short and long term. Without such opportunities, one could expect a deterioration of railway service—though the railways are better able to advise you of the extent of that outcome—and more significantly, from our perspective, the railway supply industry will suffer.

The supply industry has already seen Marine Industries in Sorel, Quebec, one of its car building companies, close its doors, leaving about 900 people without jobs. Since mid-1985 more than 1,500 people in total have been laid off at Hawker Siddley in Trenton, Nova Scotia and National Steel Car in Hamilton, Ontario.

The reasons for such swings in activity and employment can be better understood when it is remembered that the railway freight car market is one of the largest market segments of the railway industry in Canada. Historically, the market has averaged over 6,000 new railway cars per annum. Excluding Canadian Wheat Board hopper cars, railway car orders have been at an all-time low over the last five years, averaging less than 1,000 cars per year. The average age of Canadian National rolling stock is 25 years. With a significant portion of the cars approaching the 40-year mark, Canadian Pacific is in a similar position, with an average fleet age of 24 years. Many of these cars are fast approaching the Association of American Railroads interchange rule that prohibits cars over 40 years old in interchange service.

Mr. John Nelham (Spokesman, Canadian Railway Supply Industry, and Vice-President—Sales, National Steel Car Ltd.): Clearly, one would expect that the railways should be ordering new cars and those orders would translate into jobs for the railway supply industry. However, if the earnings of the railways are insufficient, then other expenditures take

[Translation]

dollars et qu'elles versent quelque 300 millions de dollars sous forme d'impôts aux divers paliers de gouvernement.

Bien qu'une simple extrapolation à partir de ces 64 entreprises ne permet pas d'en déduire que plus de 3 millions de personnes sont directement employées par des entreprises reliées aux chemins de fer, on peut raisonnablement estimer que les 15,000 entreprises fournissant des biens et des services aux chemins de fer canadiens représentent plus de 110,000 emplois, ce qui correspond à une rémunération brute estimative de 3,5 milliards de dollars par an. Bien que ces emplois ne dépendent pas tous de la bonne santé de l'industrie ferroviaire canadienne, il est évident qu'au total, le nouveau contexte de transport qui résultera de la mise en oeuvre des propositions du projet de loi C-18 aura un impact substantiel sur ces entreprises.

Comme cela doit être évident, cette présentation a pour objet de compléter les renseignements dont disposent déjà le ministre et les délégués de Transport Canada qui ont travaillé à la rédaction du projet de loi C-18. L'industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer presse le Parlement de modifier le projet de loi de façon à ce que le nouveau système régissant les chemins de fer et le service ferroviaire permette à nos compagnies ferroviaires de se concurrencer dans un milieu où elles peuvent être commercialement et financièrement viables à court terme et à long terme. Sans cette possibilité, on peut s'attendre à une détérioration du service ferroviaire—les chemins de fer sont bien sûr mieux à même de vous renseigner sur l'ampleur de cette conséquence—et, plus précisément de notre point de vue, l'industrie des fournisseurs de chemins de fer en souffrira.

Déjà, Marine Industries de Sorel (Québec), constructeur de wagons, a fermé ses portes, laissant quelque 900 personnes sans emploi. Depuis la mi-1985, plus de 1,500 personnes en tout ont été mises à pied chez Hawker Siddley Canada Inc. à Trenton, en Nouvelle-Écosse, et *National Steel Car* à Hamilton, en Ontario.

On comprend plus facilement ces fluctuations d'activités et d'emplois si l'on se rappelle que le marché des wagons est l'un des plus importants pour l'industrie ferroviaire du Canada. Traditionnellement, la moyenne annuelle de ce marché est de 6,000 wagons neufs. Sans compter les wagons-trémies de la Commission du blé, les commandes de wagons enregistrent depuis 5 ans une baisse sans précédent puisque la moyenne annuelle est inférieure à 1,000 wagons. L'âge moyen du matériel roulant du Canadien national est de 25 ans et une grande partie des wagons approchent des 40 ans. Son parc étant âgé en moyenne de 24 ans, le Canadien Pacifique est dans une situation semblable. Nombre de ses wagons approchent à grands pas de la limite fixée par le règlement de l'*Association of American Railroads* qui «interdit» l'utilisation de wagons de plus de 40 ans «en correspondance».

M. John Nelham (porte-parole, Industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer, et vice-président, Ventes, National Steel Car Ltd.): On s'attendrait donc à ce que les chemins de fer commandent des wagons neufs et que ces commandes entraînent la création d'emplois dans l'industrie des fournisseurs de chemins de fer. Cependant, lorsque les

[Texte]

precedence over acquisition of new rolling stock. The 1986 federal budget exacerbated an already poor situation, from our perspective, by phasing out the investment tax credit and leaving the allowance for depreciation expenses at inadequate levels. While the current state of the railway rolling stock industry may best exemplify the current situation respecting the Canadian Railway Supply Industry, the same holds true for most other sectors selling goods and services to Canada's railways.

• 2110

It is well known through North America that Canada's railways have provided Canadian shippers with low-cost, safe, dependable transportation. And it goes without saying that everyone supports the continuation of such an objective for the future. The large supply industry, which they support, has had, and will continue to have, a strategic and dynamic role to play in the economic development of our country.

Since the end of World War II other modes of transportation, such as trucking and pipeline, have taken some of the market share from the railways. However, in order to maintain their existing market share and, in fact, to regain some lost traffic segments, we believe that the Canadian railways must have the freedom to change, in every sense of the word, with the dynamic forces of the North American transportation market.

The Canadian Railway Supply Industry supports the government's new initiative in Bill C-18 that places a greater emphasis on competition and market competitive forces. We do, however, have some great concerns over the effect of unfair competition on the railways by way of the competitive access measures in the bill. We urge, as part of this new system, that legislation and regulations be implemented that allow the railways to attain and retain, through their own commercial efforts and not by any form of guarantee, reasonable levels of profitability and return on investment. Failing that, the Canadian Railway Supply Industry is concerned that a further significant deterioration of our industry, although unintended, will be one of the undesirable outcomes of this new transportation policy environment.

We believe the key to guarding against such an outcome will be a system that will allow the railways to reduce cost while retaining existing or higher service levels, and will encourage the railways to invest in new systems to more efficiently handle traffic for the remainder of this century. Examples of such cost deregulations are the ability to regulate their own cost base and to have greater individual control in rationalizing railway plant size; lessening of regulatory controls that inhibit cost reduction, which can lead to a more efficient railway system; incentives and encouragement to introduction of modern technologies that will foster a safer and more efficient rail transportation; implementation of new depreciation rates, tax credits and faster write-offs for old investments that will equal

[Traduction]

bénéfices des chemins de fer sont insuffisants, d'autres dépenses ont la priorité sur l'acquisition de matériel roulant neuf. Le budget fédéral de 1986 a exacerbé une situation déjà mauvaise, de notre point de vue, en supprimant progressivement le crédit d'impôt à l'investissement et en fixant à un niveau insuffisant les crédits d'amortissement. Bien que l'état actuel de l'industrie du matériel roulant ferroviaire soit peut-être le meilleur symbole de la situation présente de l'Industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer, il en est de même pour la plupart des autres secteurs qui vendent des biens et des services aux chemins de fer canadiens.

On sait bien dans toute l'Amérique du Nord que les chemins de fer canadiens ont assuré à nos expéditeurs des transports à faible coût, sûrs et fiables, et il va sans dire que chacun souhaite qu'il en reste ainsi. L'importante industrie des fournisseurs qu'ils soutiennent a et continuera d'avoir un rôle stratégique et dynamique à jouer dans le développement économique de notre pays.

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, d'autres modes de transport, comme les camions et les pipelines, ont pris une part du marché des chemins de fer. Toutefois, pour conserver leur part actuelle et, en fait, reconquérir certains marchés, nous croyons que les chemins de fer canadiens doivent être libres d'évoluer, dans tous les sens du mot, en fonction des forces dynamiques du marché nord-américain des transports.

L'Industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer appuie, dans l'ensemble, les nouvelles initiatives du gouvernement exprimées dans le projet de loi C-18 et qui insistent davantage sur la concurrence et les forces de concurrence du marché. Cependant, nous nous inquiétons fort des effets, sur les chemins de fer, de la concurrence injuste qu'entraîneraient les dispositions sur l'accès à la concurrence. Nous demandons instamment la mise en oeuvre d'une législation et d'une réglementation permettant aux chemins de fer d'atteindre et de conserver, par leurs propres efforts commerciaux et non par des garanties quelconques, des niveaux raisonnables de rentabilité et de rendement de l'investissement. Sinon, l'industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer craint que la détérioration prolongée de ses activités, bien qu'involontaire, soit l'un des résultats indésirables de la nouvelle politique des transports.

Nous croyons que la meilleure façon de se protéger contre pareille éventualité est d'avoir un système permettant aux chemins de fer de réduire leurs coûts tout en maintenant ou en augmentant le niveau actuel de leurs services, et en les encourageant ainsi à investir dans de nouveaux systèmes afin d'être mieux à même d'acheminer le trafic d'ici la fin du siècle. Voici des exemples de mesures de «déréglementation des coûts»: possibilité pour les chemins de fer de réglementer leurs propres prix de base pour avoir un meilleur contrôle individuel sur la rationalisation de la taille de leurs installations; réduction des contrôles réglementaires qui entravent les baisses de coûts pouvant mener à un système ferroviaire plus efficace; stimulants et encouragement pour l'introduction de techniques

[Text]

those of manufacturing firms, those of other modes, and those of the U.S. railways.

The Canadian Railway Supply Industry thanks you for the opportunity of meeting with you and of expressing its serious concerns about the pending legislation. We are confident that you will have a full regard for the direct links between new transportation policy and the future health of our industry. Bill C-18 should be seen as a vehicle to improve Canada's transportation system in a balanced and fair way, so that the interests of all Canadians are well served.

This presentation is similar to the presentation we made on May 12, 1986, to the representative of the Minister of Transport with the regard to *Freedom to Move*. All of us in the manufacturing industry are shippers. We all want lower rates and Bill C-18 is a shippers' bill. We support Bill C-18 because it can be good for the country; however, Bill C-18 legislates lower rates. We see no legislation to reduce regulation to enable the railways to cut costs. Bill C-18 legislates competitive access. We see nothing that regulates fair competition with U.S. railroads and the trucking industry. We believe the Canadian railways will be in financial difficulty with Bill C-18 as written. This is basically because of competitive access measures and inequities with the trucking industry.

We are asking you to be certain that the bill is fair and equally balanced. The Railway Supply Industry is an important part of the Canadian economy and is dependent on a strong and viable railway system. If the railways are diminished, then the 15,000 jobs in the supporting industries will be diminished, or they will cease to exist.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much for that short, succinct brief that outlines your concerns.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je vous remercie. Je voudrais évidemment remercier les représentants de l'Industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer de leur présentation qui, à mon avis, est absolument importante dans le contexte du projet de loi C-18.

• 2115

Je pense que de nous rappeler le nombre d'emplois qui traditionnellement ont été créés et maintenus, dans cette industrie en particulier, est absolument capital. J'ai à la mémoire un cas récent d'un contrat qui normalement allait à *Hawker Siddeley*, de l'est de Montréal, et qui a été donné à une compagnie brésilienne, ce qui a eu pour effet d'amener la

[Translation]

modernes favorisant un transport ferroviaire plus sûr et plus efficace; application de nouveaux taux d'amortissement et de nouveaux crédits d'impôt et radiation plus rapide des vieux investissements, comme pour les fabricants, les autres modes et les chemins de fer américains.

L'Industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer vous remercie d'avoir donné à ses représentants l'occasion de vous rencontrer et d'exprimer ses graves inquiétudes au sujet de la loi proposée. Nous sommes convaincus que vous tiendrez pleinement compte du rapport direct qui existe entre la nouvelle politique des transports et la santé future de notre industrie. Le projet de loi C-18 devrait être considéré comme un moyen d'améliorer le système de transport canadien d'une façon équilibrée et juste, de sorte que les intérêts de tous les Canadiens soient bien servis.

Cet exposé est analogue à celui que nous avons fait le 12 mai 1986 devant les représentants du ministre des Transports sur le rapport «Aller sans entraves». Tous les fournisseurs sont des expéditeurs. Nous souhaitons tous une réduction des tarifs et le projet de loi C-18 est un projet de loi pour les expéditeurs. Nous appuyons le projet de loi C-18 car il peut représenter quelque chose de bon pour le pays; cependant, le projet de loi C-18 légifère la réduction des tarifs. Par contre nous ne voyons rien dans la loi qui réduise la réglementation permettant aux chemins de fer de réduire leurs coûts. Le projet de loi C-18 légifère l'accès à la concurrence. Aucune disposition ne réglemente une concurrence loyale avec les chemins de fer américains et l'industrie du camionnage. Le projet de loi C-18 sous sa forme actuelle ne peut que créer des difficultés financières aux chemins de fer canadiens, surtout les dispositions concernant l'accès concurrentiel et les inégalités de traitement par rapport à l'industrie du camionnage.

Nous vous demandons de vous assurer que ce projet de loi soit juste et équilibré. L'industrie des fournisseurs de chemins de fer est un secteur important de l'économie canadienne et dépend de la bonne santé des chemins de fer. Si la santé des chemins de fer se détériore, les 15,000 emplois des industries qui les fournissent en subiront les conséquences et pourront même finir par disparaître.

Merci.

Le président: Je vous remercie infiniment de cet exposé bref et succinct des problèmes que vous pose ce projet de loi.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, thank you. Obviously, I would like to thank the representatives of the Canadian Railway Supply Industry for their presentation which, I think, is very important in the perspective of Bill C-18.

I think it is capital to remind us of the number of jobs that have been traditionally created and in that particular industry. I do remember the recent episode of a contract that should have gone to *Hawker Siddeley*, in Montreal East, and that was awarded to a Brazilian company and resulting in the laying off of more than 100 employees of Hawker Siddeley in Montreal

[Texte]

mise à pied de plus d'une centaine d'employés de *Hawker Siddeley* dans l'est de Montréal. Ce contrat de roues, de matériel roulant de chemin de fer, a été donné à une compagnie brésilienne pour quelques centaines de milliers de dollars de différence entre la proposition soumise par la compagnie canadienne et la compagnie brésilienne. Or, à l'analyse de cette situation, il en a coûté cinq fois plus au gouvernement canadien, qui a été obligé de payer de l'assurance-chômage pendant de nombreuses semaines et ensuite, au gouvernement du Québec et au gouvernement canadien, qui ont été obligés de payer le bien-être social à ces travailleurs pour plusieurs autres mois par la suite.

Or, il est évident que tout compte fait le chemin de fer a peut-être—en l'occurrence il s'agissait du Canadien Pacifique—, le chemin de fer, dis-je, a peut-être payé moins cher ses roues mais ce contrat à l'étranger a coûté infiniment cher aux payeurs de taxe canadiens. Et je crois qu'une des déficiences du projet de loi C-18, et je trouve intéressant que votre mémoire le mentionne, c'est qu'il n'y a pas vraiment de politique d'achat, chez nous, qui protège une industrie importante qui complète l'industrie ferroviaire au Canada.

Je demande donc aux témoins: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'inclure dans ce projet de loi C-18 certaines modalités pour s'assurer que l'Industrie canadienne des fournisseurs de chemins de fer soit protégée par la déréglementation qu'amènera la Loi C-18 pour éviter la répétition de cas comme celui dont je viens de vous faire mention au sujet des employés de *Hawker Siddeley* dans l'est de Montréal?

Mr. Nelham: That is a very good question. I think it has a lot to do with the question of free trade and the cost of equipment in Canada, as opposed to the U.S. We as a company—I am not speaking as an industry—we as a company have gone on record that we can live with free trade. We have recently taken an order from the U.S. on the international market in competition with the U.S. The only way we could take it was to buy offshore materials, in many cases, and bring them in.

I do not think we believe in protectionism. The Brazilian wheels—I am not too certain about the circumstances you are mentioning—come from what... I believe the terminology is "preferred"... they have a "preferred rating" or something. They do not have a tariff coming into the country. Perhaps we do need something to stop that. But it is a situation that exists in the industry. There are lower-cost materials out there, and you either have to put a block on everything coming in or you have to use them.

• 2120

M. Ouellet: Permettez-moi de vous le dire, ce que je trouve un peu curieux dans votre présentation, c'est que publiquement, tout en semblant être favorables à ce projet de loi, vous nous y montrez des carences et des faiblesses tellement importantes que je me demande jusqu'à quel point vous pouvez rationaliser votre appui au projet de loi. En fait, vous nous dites que C-18 amènera tellement de contraintes aux compagnies de chemin de fer que je ne vois pas comment vous pouvez espérer obtenir des contrats importants, dans le futur, des

[Traduction]

East. That wheels contract, that rolling stock contract, was awarded to a Brazilian company for a difference of a few hundred thousand dollars between the Canadian bid and the Brazilian bid. Now, with hindsight, we can see that it cost the Canadian government five times more because they had to pay UIC during several weeks and thereafter to the Government of Quebec and to the Canadian government five times more because they had to pay social welfare benefits to those workers for a period of several more months.

Now, it is obvious that in the last analysis the railway has maybe paid—in that particular case it was the Canadian Pacific—the railway has maybe paid less for its wheels but that foreign contract cost a lot more to the Canadian taxpayers. And I do think that one of the deficiencies of Bill C-18, and it is interesting that you mention it in your brief, is that we really do not have any purchase policy to protect an important industry that supplements the railway industry in Canada.

Therefore, my question is as follows: should we not include in Bill C-18 some provisions to make sure that the Canadian railway supply industry be protected from the deregulation that will be the result of Bill C-18 to avoid a repetition of a case such as the one I just mentioned about the employees of *Hawker Siddeley* in Montreal East?

M. Nelham: C'est une excellente question. Cela touche à toute la question du libre-échange et du coût de l'équipement au Canada par opposition à ce coût aux Etats-Unis. Ma compagnie—je ne parle pas au nom de l'industrie—s'est prononcée pour le libre-échange. Nous venons de remporter auprès de nos concurrents américains sur le marché international un contrat aux Etats-Unis. Si nous y sommes parvenus, c'est parce que, comme dans de nombreux cas, nous avons acheté de l'équipement à l'étranger et nous l'avons importé.

Nous ne sommes pas pour le protectionnisme. Les roues brésiennes—je ne suis pas trop certain des circonstances de ce contrat—sont le résultat... je crois que le terme utilisé est «préférentiel»... ils bénéficient du principe de la nation la plus favorisée, je crois. Ils ne paient pas de droit d'entrée pour leurs produits. Il faudrait peut-être mettre fin à ce genre de passe-droit. Il reste que c'est une réalité dans notre industrie. Les matières premières coûtent moins cher dans ces pays, et il faut soit bloquer l'entrée de tous ces produits ou les utiliser.

Mr. Ouellet: Let me tell you what I find a bit strange in your presentation. Publicly, while you seem to be supportive of that bill, you point to us so many important shortcomings and weaknesses that I am wondering to what extent you can rationalize your support for that bill. In fact, you are telling us that Bill C-18 will result in so many constraints for the railway companies that I do not see how you can hope getting important contracts in the future from railway companies that will be subjected to very strong pressures from their trucking

[Text]

compagnies de chemins de fer qui seront soumises à des pressions très fortes, de la compétition du camionnage, d'abord, mais aussi des compagnies de chemin de fer américaines. Les marges de profit du CN et du CP vont fondre rapidement et peut-être qu'ils n'auront pas justement la capacité de renouveler leur matériel roulant et de passer avec vous les contrats que vous espérez obtenir de C-18. En réalité, je me demande comment vous pouvez vraiment, à moins d'être très polis envers le gouvernement, je me demande, dis-je, comment vous pouvez vraiment appuyer le projet de loi.

Mr. Regan: If I can just answer that. Then, John, you can follow me up if I do not cover everything.

One of the points we wanted to make clear here is that we are for free competition and free enterprise. We are both free enterprise companies and that is why we are here. What we are trying to tell this tribunal is that free enterprise has to happen in an even-handed fashion. We do not think the way the bill is currently written, that it is. What we are doing is throwing Canadian railways to the lions, so to speak, from a depreciation point of view, from operating rules, etc. They cannot compete with the Burlington Northern or other roads like that and all we want is to have our customers, the railways, have a level playing field. That is what we are asking. We figure that the competitive access measures have to be seriously looked at and they cannot be introduced at the same time as not allowing all the other good things that are supposed to happen eventually in this bill.

In other words, when the light goes on, the railroad revenues should not be reduced while they are not able to reduce their costs.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I think I find myself feeling somewhat the same way the hon. member from Papineau feels, which is that this presentation displays a remarkable... "politeness" was the word the member from Papineau used; naivety might be another, innocence, I am not sure, because what is being adopted here is, of course, the position that CN and CP have put before this committee on many occasions. That is, if there is to be deregulation on the price side, in their judgment there also needs to be deregulation on the cost side. That is at least an internally coherent argument and not one that I agree with, because the other option, of course, is that you could argue against deregulation on the price side in the first place, so that you would not have to match irrationality for irrationality by deregulating on the cost side to take into account deregulation on the price side.

Having said that, you hinge your argument a lot on the need to rejuvenate railway purchases of rolling stock and of cars. I wonder what makes you think that either under the regime which would be instituted if Bill C-18 were to be implemented as it is now, or under a regime instituted by an amended Bill C-18 whereby the competitive access or the joint line use proposal that you are concerned about was removed, what makes you think that Canadian railway suppliers would be in any better shape?

[Translation]

competition, to start with, but also from U.S. railway companies. The profit margins of CN and CP will rapidly dwindle and maybe they will just not have the capacity to renew their rolling stock and to award to you the contracts that you hope to get through Bill C-18. Really, I am wondering how you can, unless you are very polite for the government, I am wondering how you can really support the bill.

M. Regan: Permettez-moi de répondre. Ensuite, John, vous complétez ma réponse si j'ai oublié quelque chose.

Qu'il soit bien clair que nous sommes pour la libre concurrence et pour la libre entreprise. Nous représentons deux compagnies de la libre entreprise, et c'est la raison de notre présence. Nous essayons simplement de vous dire qu'un climat favorable et impartial est indispensable à la libre entreprise. Nous ne croyons pas que sous sa forme actuelle le projet de loi crée ce climat. Qu'il s'agisse des règles d'amortissement, des règles d'exploitation, etc, nous jetons tout simplement, pour ainsi dire, les chemins de fer canadiens aux lions. Ils ne peuvent concurrencer la compagnie *Burlington Northern* ou d'autres compagnies de ce genre, et tout ce que nous voulons c'est que nos clients, les chemins de fer, ne soient pas défavorisés par les règles du jeu. C'est tout ce que nous demandons. Les mesures d'accès concurrentiel doivent être étudiées avec attention et ne devraient pas être introduites immédiatement interdisant la concrétisation de toutes les autres bonnes choses contenues dans ce projet de loi.

En d'autres termes, lorsque le feu deviendra vert, les recettes des chemins de fer ne devraient pas être réduites, au moment où ils sont dans l'incapacité de réduire leurs coûts.

M. Ouellet: Merci.

M. Blaikie: Monsieur le président, mes sentiments rejoignent un peu ce que vient d'exprimer le député de Papineau. Cet exposé fait preuve d'une «politesse» remarquable... c'est le terme qu'a utilisé le député de Papineau; on pourrait parler de naïveté, d'innocence? Je ne suis pas sûr, car la position adoptée ici, bien entendu, est celle déjà présentée devant le Comité à de nombreuses reprises par le CN et le CP. S'il doit y avoir déréglementation des prix, à leur avis, il faut qu'il y ait obligatoirement déréglementation des coûts. C'est un argument pour le moins cohérent sur le plan interne, argument avec lequel je ne suis pas d'accord, car l'autre solution, bien entendu, est de s'opposer pour commencer à la déréglementation des prix afin de ne pas compenser une irrationalité par une autre en déréglementant les coûts pour tenir compte de la déréglementation des prix.

Ceci dit, selon votre argument, l'achat de matériel roulant et de wagons est indispensable au rajeunissement des chemins de fer. Je me demande ce qui vous incite à croire que le régime qui serait institué si le projet de loi C-18 était adopté sous sa forme actuelle—ou un régime institué par un projet de loi C-18 modifié dans lequel les dispositions concernant l'accès concurrentiel ou l'utilisation en commun des lignes seraient supprimées, ce que vous semblez réclamer—améliorerait la situation des fournisseurs canadiens de chemins de fer?

[Texte]

[Traduction]

• 2125

Even in the current environment, CN, because it was—or at least this is its argument—looking to reduce costs, leased from American sources, in one year, 4,000 railboxes. You will know what I am talking about, I am sure. They are called “railboxes” and they are leased from the United States. What makes you think either in the pure and open competition that you desire or in the hindered and unfair competition that would exist under Bill C-18 as it is now written CN and CP would be any less likely to lease cars from the United States? It seems to me in both those scenarios, either if CN and CP were set loose at each other’s throats or if they were thrown to the lions, to use your phrase—and I think that is an appropriate phrase—in both those cases—you seem to only maintain it in one, but in both those cases—the pressure would be immense on Canadian railways to get rolling stock wherever and however they could, without making the kind of capital investment needed to purchase their own stock.

Mr. Nelham: Not quite a correct assumption. Actually, the car-building industry has suffered economically since 1982. To give you a little background on those 4,000 cars, and many more—

Mr. Blaikie: The railboxes.

Mr. Nelham: —the railboxes, yes—and there are thousands more there—

Mr. Blaikie: I know.

Mr. Nelham: —the U.S. government—

Mr. Blaikie: That was just one example.

Mr. Nelham: —overbuilt freight cars. They induced overbuilding of freight cars in 1979 and the 1980s by tax treatment so attractive that the man on the street was buying boxcars as a tax write-off, or hopper cars, to the extent that coupled with mergers and deregulation in there—Staggers, if you want—at the end of 1981 there were 256,000 surplus cars in the U.S. Many of those have found their way into Canada.

Now, in 1982 and 1983 we got into a recession in Canada. It reduced the car requirement. But it went on from there. That is just about where our new car orders dropped. They dropped from 1981, when there were a total of 6,600 cars built in Canada, to 2,500 in 1982; and of those 2,500, half of them were Wheat Board cars. But the fact is that over these past five years, this surplus of cars has been reduced.

The cars are in the country. If you want to call them cut-rate, fire-sales . . . they have leases and things you would not believe. It is going to exist until that surplus is used up. It is down at this time to about 77,000 cars. It probably has a

Même dans le contexte actuel, le CN, parce qu’il cherchait—du moins c’est ce qu’il prétendait—à réduire ses coûts, a en une seule année, loué 4,000 wagons auprès de fournisseurs américains. Je suis certain que vous savez de quoi je veux parler. Ces wagons ont donc été loués aux États-Unis. Qu’est-ce qui vous fait croire que dans le régime de concurrence pure et ouverte que vous souhaitez voir mis en place ou dans le genre de concurrence entravée et injuste qui existerait si le projet de loi C-18 était adopté dans son libellé actuel, CN ou CP seraient moins portés à louer des wagons auprès des États-Unis? Il me semble que dans ces deux scénarios, si CN et CP se jetaient à la gorge l’un de l’autre ou si on les lançait tous les deux dans la fosse aux lions, pour reprendre votre expression—qui, je pense, est tout à fait appropriée—dans ces deux cas, donc . . . vous semblez dire que cela ne se passerait que dans un seul cas, mais je ne suis pas de votre avis . . . on ferait pression sur les compagnies de chemin de fer canadiennes d’obtenir n’importe où et n’importe comment le matériel roulant dont elles auraient besoin, et ce sans faire le genre d’investissement qui s’imposerait s’il était question pour elles d’acheter leur propre matériel roulant.

M. Nelham: Cette hypothèse n’est pas tout à fait juste. À la vérité, l’industrie de construction de wagons souffre depuis 1982. J’aimerais vous donner quelques précisions relativement à ces 4,000 wagons et à bien d’autres . . .

M. Blaikie: Les wagons de train.

M. Nelham: Oui, les wagons de train . . . il y en a des milliers encore . . .

M. Blaikie: Je sais.

M. Nelham: . . . le gouvernement américain . . .

M. Blaikie: C’était juste un exemple.

M. Nelham: . . . a fait construire trop de wagons de marchandises. Il a encouragé les gens à construire trop de wagons de marchandises en 1979, et dans les années 1980 les déductions fiscales prévues étaient telles que n’importe qui voulait acheter des wagons couverts ou des wagons trémies pour réduire ses impôts, et ce à un point tel que, conjugué avec le fusionnement et la déréglementation—et je songe ici à Staggers—à la fin de l’année 1981 il y avait aux États-Unis 256,000 wagons excédentaires, et un grand nombre d’entre eux ont abouti au Canada.

En 1982 et en 1983, le Canada a été frappé d’une récession, ce qui a diminué nos besoins en wagons. Mais les choses se sont aggravées. C’est à peu près à ce moment là que nos commandes de nouveaux wagons ont commencé à chuter. En 1981, on a construit au Canada un total de 6,600 wagons, mais ce nombre est passé à 2,500 en 1982, et de ces 2,500, la moitié étaient des wagons réservés à la Commission canadienne du blé. Quoiqu’il en soit, au cours des cinq dernières années, ce surplus de wagons a diminué.

Les wagons sont ici. Vous pouvez parler de soldes à rabais, de soldes d’écoulement . . . il y a des baux et toutes sortes de choses impensables. La situation va rester telle quelle jusqu’à ce que le surplus soit écoulé. Celui-ci se chiffre aujourd’hui à

[Text]

normal ceiling down there, if you recognize that we have in this country probably 150,000 Canadian cars, and in the United States they have 10 times as many. So a 60,000 or 70,000 surplus-car surplus down there is a normal situation; and we are getting close to that.

The only thing we find, and the point we are making in this, is that because of this recession we have been through, because of the railways' earnings, which you are aware of, their return on investment is low, they have taken up these . . . and I think I can say a lot of this equipment is old and they do not particularly want it. It is not the way you operate economically.

Once the situation is over, if they have any money, they will buy new cars. If they cannot buy new cars, if they have not been making a profit, and if they try to rise from the position where they are right now, which we think is in a . . . well, they are in a recession. They have a lot of catch-up to do to revitalize, to compete with the revitalized U.S. railroads. That is why we think they should not be put head to head and have to put their plant, their track, at the access—

Mr. Blaikie: We agree on that point. I am just not so sanguine about what would happen if your recommendations were adopted. I am not as confident as you are—in fact, I am not confident at all—it would have the effect you would like to see in the purchasing of Canadian-made rolling stock. I am also not convinced that the rail boxes I was talking about were all old equipment. I have a feeling that—

• 2130

Mr. Nelham: Oh, I am not saying that they are old. I am saying that there are people who are stuck with them. They have to put them somewhere, so they have put them in Canada, and everywhere they could, to get some revenue.

Mr. Blaikie: How many American cars would you estimate are on lease to Canadian railways at this point?

Mr. Nelham: Oh, I do not think I would want to do that, perhaps thousands and thousands. I could not give you an estimate, because there is not any way that I can track it.

Mr. Blaikie: One of the other concerns I have, Mr. Chairman, also has to do with the railway supplies. It is something that I have dealt with in my own riding. Now, I do not know whether Griffin Steel belongs to your outfit, or not, but it supplies wheels to both CN and CP. CP was beginning—I do not know if they did this year, but I know they did for two or three years running—to purchase wheels in Brazil.

[Translation]

environ 77,000 wagons. Il y a sans doute un plafond qui intervient quelque part, car nous avons sans doute ici 150,000 wagons canadiens, et aux États-Unis ils en ont dix fois plus. Chez notre voisin du sud, donc, un surplus de 60,000 ou de 70,000 wagons est tout à fait normal. Nous nous approchons nous-mêmes de cette situation.

Tout ce que nous avons tenu à souligner, c'est ce qui suit: à cause de la récession que nous avons connue, à cause des revenus des compagnies de chemins de fer, dont vous êtes au courant et à cause de leur faible taux de rendement, elles ont absorbé ces . . . et je pense avoir raison de dire qu'une part importante de ce matériel est vieux, les compagnies de chemins de fer n'en veulent pas vraiment. Ce n'est pas en travaillant de la sorte que l'on peut être rentable.

Une fois que la situation aura changé, s'il leur reste de l'argent, elles achèteront de nouveaux wagons. Si elles ne peuvent pas acheter de nouveaux wagons, si elles n'ont pas enregistré de profit et si elle essaient de se sortir de la situation où elles se trouvent maintenant, qui est selon nous . . . c'est une situation de récession. Elles ont un grand retard à rattrapper si elles veulent pouvoir faire concurrence aux chemins de fer américains, qui se sont revitalisés. C'est pourquoi nous pensons qu'il ne faudrait pas les mettre côte à côte pour qu'elles soient obligées de mettre leurs installations et leurs chemins de fer à la portée . . .

M. Blaikie: Nous sommes d'accord là-dessus. Je ne suis pas aussi optimiste quant à ce qui se passerait si vos recommandations étaient adoptées. Je ne suis pas aussi confiant que vous . . . d'ailleurs je ne suis pas confiant du tout. Je ne pense pas que cela aura les conséquences que vous escomptez pour ce qui est de l'achat de matériel roulant fabriqué au Canada. Je ne suis pas non plus convaincu que les wagons dont je parlais étaient tous vieux. J'ai l'impression que . . .

M. Nelham: Non, je ne dis pas qu'ils sont vieux. Ce que je dis, c'est qu'il y a des gens qui sont coincés avec eux. Ils doivent les mettre quelque part, alors ils les mettent au Canada et partout ailleurs où cela leur est possible, pour pouvoir ramasser quelque revenu.

M. Blaikie: À l'heure actuelle, combien de wagons américains sont ici en location à des compagnies de chemins de fer canadiennes?

M. Nelham: Je ne sais si je veux répondre à cette question. Il y en a peut-être des milliers. Je ne saurais cependant vous donner de chiffres, car il n'existe aucun moyen de vérifier cela.

M. Blaikie: Monsieur le président, une autre question qui me préoccupe est celle des pièces détachées dont ont besoin les compagnies de chemins de fer. Il s'agit là d'une affaire qui est survenue dans ma propre circonscription. Je ne sais si la société Griffin Steel appartient ou non à votre association, mais elle fournit des roues au CN et au CP. Le CP avait commencé—je ne sais si la société l'a fait cette année, mais je sais qu'elle l'a fait pendant deux ou trois années de suite—à acheter des roues au Brésil.

[Texte]

One of the concerns that I have is, as a result of increased pressures on the railways, as a result of deregulation, what would happen on the cost side if they sought to buy things offshore that they have traditionally bought within Canada, and wheels are a good example? Now, to my knowledge, the CNR has not bought these Brazilian wheels, but CP has bought something, I think, in the neighbourhood of 5,000 wheels from this Brazilian company over the last few years. As you, yourself, said, or at least I think it is what you were implying, if these things are there, unless they are barred altogether—you either stop them all or people who are in the same industry eventually have to take advantage of the same cheaper product as their competitor.

So, again, my concern is that the kind of competition and free enterprise that you seem to be in favour of, in your official rhetoric, is something that will not help Canadian rail suppliers. It will certainly not help Griffin Steel, which has a plant in Winnipeg and also in Quebec, at Saint-Hyacinthe, I think, if the railways feel compelled to seek to buy wheels offshore in order to offset revenue losses that come about as a result of this new regime.

I just fail to understand how that could be in the interests of that particular supplier, in this case the supplier of wheels, or in the interests of the Canadian economy. It completely escapes me.

Mr. Regan: I cannot speak for CN or CP purchasing policy. Griffin Steel Wheel, I believe, has two plants, one in Quebec and one in Winnipeg. They have been supplying both railroads for a long period of time with a quality product, I might add. I think as the railroads are faced with lower revenues, as they have been in the past—I think CN's revenues have been flat. This bill certainly does not augur well. If it is passed for better revenues, then it is just going to get worse.

At one time they used to buy most of their wheels . . . You would have to think that—I cannot speak for them—over this period of time, their revenue or profit position has been so compacted into a loss position that they have had to seek these other opportunities. That is the way I would answer that.

Mr. Blaikie: But that stands to get worse as a result of Bill C-18—

Mr. Regan: That is correct, unless—

Mr. Blaikie: I guess where you and I disagree is that you think that it might not get worse if they were given the freedom to do whatever they wanted.

Mr. Regan: No, no. I feel, from the representation we have had from the Canadian Railway Supply Industry, which is fairly significant, that we all can compete as long as we are on a level playing field. You cannot have a Canadian railway supply company competing with an American one, which has a

[Traduction]

Vu les pressions accrues qui s'exerceraient sur les chemins de fer à la suite de la déréglementation, que se passerait-il du côté des coûts, si les compagnies de chemins de fer cherchaient à acheter à l'étranger certaines pièces qu'elles ont traditionnellement achetées ici au Canada? Les roues en sont un bon exemple. À ma connaissance, le CN n'a pas acheté de roues au Brésil, mais il me semble que le CP a au cours des dernières années acheté quelque 5,000 roues à une société brésilienne. Comme vous l'avez vous-même dit, du moins c'est ce que j'ai compris, si ces choses se font, à moins qu'on les frappe carrément d'une interdiction . . . Ou on interdit cela pour tout le monde, ou ceux qui oeuvrent dans le même secteur vont devoir profiter des mêmes prix bon marché que leurs concurrents.

Là encore, il me semble que le genre de concurrence et de libre-entreprise que vous prônez, du moins officiellement, ne va pas du tout aider les fournisseurs des compagnies de chemins de fer canadiennes. Cela ne va certainement pas aider la société Griffin Steel, qui a une usine à Winnipeg et une autre au Québec, à Saint-Hyacinthe, il me semble. Cette société aura beaucoup à perdre si les compagnies de chemins de fer se sentent obligées d'acheter des roues à l'étranger pour pouvoir récupérer les pertes de revenu qu'aura occasionnées ce nouveau régime.

Je ne comprends tout simplement pas comment cela peut être dans l'intérêt de ce fournisseur—dans ce cas-ci un fournisseur de roues—ou de l'économie canadienne dans son ensemble. Cela m'échappe.

M. Regan: Je ne peux rien vous dire de la politique d'achat du CN et du CP. Il me semble que la *Griffin Steel Wheel* a deux usines, l'une au Québec et l'autre à Winnipeg. Celles-ci approvisionnent depuis longtemps les compagnies de chemins de fer auxquelles elles vendent, je tiens à le préciser, un produit de qualité. Si les compagnies de chemins de fer doivent composer avec des revenus qui sont à la baisse, comme c'est le cas depuis quelque temps . . . Je pense que les revenus du CN stagnent. Si le projet de loi est adopté, cela n'augurera pas très bien pour cette société. La situation des compagnies de chemins de fer va tout simplement aller en s'aggravant.

Il fut un temps où elles achetaient la plupart de leurs roues . . . Je ne voudrais pas parler en leur nom, mais il ne faut pas oublier que leur marge de profit a tant diminué qu'elles accusent des pertes et qu'elles cherchent d'autres possibilités. Voilà la seule réponse que je peux vous donner.

M. Blaikie: Mais cela risque de s'aggraver si le projet de loi C-18 . . .

M. Regan: C'est exact, à moins que . . .

M. Blaikie: J'imagine que là où nous ne sommes pas d'accord tous les deux, c'est que vous pensez que les choses ne s'aggravaient peut-être pas si on leur donnait la liberté de faire comme bon leur semble.

M. Regan: Pas du tout. Si je me fie à ce que nous ont dit les représentants de l'industrie d'approvisionnement des compagnies ferroviaires canadiennes, nous pouvons tous être concurrentiels pourvu que les conditions soient égales. Il ne faudrait pas qu'une société d'approvisionnement canadienne

[Text]

a different set of tax rules and everything else. How can we compete that way? In the United States you used to be able to depreciate cars for five years. In Canada, I think, it is 15% declining balance. There is a litany of all these things, which I am sure you are aware of.

Mr. Blaikie: Again, we do not disagree on that. The question is how to address that problem.

• 2135

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes, I just want to pursue a point that you have mentioned. When you were answering a question you said that there are 236,000 surplus cars in the U.S.A. which somehow or other found their way into Canada. What did you mean by that? Did they dump them in here?

Mr. Blaikie: A strong south wind.

Mr. Taylor: Or did we get them at a lower price?

Mr. Nelham: No, sir. That surplus existed at the end of 1981 and at that time I would estimate there were 20 car builders in the U.S. There is something like 7 now. So they went through the same situation as we did, as a car building industry, in that it rationalized. That is what it amounts to. And a lot of those cars were picked up by the U.S. roads, but a good number of them found their way into this country, particularly boxcars and covered hopper cars.

Mr. Taylor: And were they bought by CNR and CP?

Mr. Nelham: Some were bought. Some were bought and they were leased by the CN and the CP or brought in on a pool basis, any way at all, with the people who had invested in them trying to get them operating to get a return off them.

Mr. Blaikie: Is it not called dumping?

Mr. Nelham: It should have been called dumping, yes.

Mr. Taylor: The thing that rather bothers me is the European market. Just as an example, the European market has been subsidizing agriculture to the hilt and then they are dumping the surplus into countries like Canada, and our beef growers and our wheat growers consequently suffer. The U.S.A. complained about that. It looked like they did almost the same thing with boxcars, dump them in here and hurt our industry.

Did we not have any avenues through which to address that problem when an industry inside of Canada was suffering because of this? Or did you not feel like doing it?

Mr. Nelham: There are vehicles by which, through tariffs and so on, they can bring cars into the country. They can lease them. They can pay the duty on them and make them duty-paid Canadian cars, which makes it all legal. They can bring them in for 90 days under Tariff Item D-36, I think it is, and they can rotate them on this 90-day. They can also abuse it,

[Translation]

doive concurrencer une société américaine assujettie à un régime fiscal différent, etc. Comment pourrions-nous être concurrentiels? Aux États-Unis, autrefois, on pouvait amortir une voiture sur cinq ans. Au Canada, je pense que c'est 15 p. 100 du solde. Il y a toute une série de différences de ce genre, que vous connaissez sans doute déjà.

M. Blaikie: Nous sommes d'accord là-dessus. La question est de savoir comment régler le problème.

Le président: Merci, monsieur Blaikie.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Oui. J'aimerais tout simplement revenir sur quelque chose que vous avez dit. En réponse à une question qui vous a été posée, vous avez dit qu'il y avait quelque 236,000 wagons excédentaires américains qui avaient d'une façon ou d'une autre fini par aboutir au Canada. Qu'avez-vous voulu dire par là? Les a-t-on tout simplement largués ici?

M. Blaikie: Il y a eu un très fort vent du sud.

M. Taylor: Ou bien les a-t-on achetés à bas prix?

M. Nelham: Non. Ces surplus existaient à la fin de l'année 1981, et à cette époque, les États-Unis comptaient vraisemblablement une vingtaine de constructeurs de wagons de chemin de fer. Il n'y en a plus que sept aujourd'hui. L'industrie a donc dû évoluer comme nous; nous l'avons fait. Autrement dit, elle s'est rationalisée. Un grand nombre de ces wagons ont été ramassés par des services américains, mais il y en a tout de même beaucoup qui ont abouti au Canada. Surtout des wagons couverts et des wagons-trémies couverts.

M. Taylor: Et ce sont la CN et le CP qui les ont achetés?

M. Nelham: Certains. Certains wagons ont été achetés puis loués par le CN et le CP. D'autres ont été achetés en vrac, à titre d'investissement, et ceux qui les ont achetés ont voulu rentabiliser leur investissement.

M. Blaikie: Ne pourrait-on pas parler de dumping?

M. Nelham: Oui, il aurait fallu parler de dumping.

M. Taylor: Ce qui me préoccupe, c'est le marché européen. Pour vous donner un exemple, le marché européen subventionne à fond l'agriculture pour ensuite liquider ses surplus en faisant du dumping au Canada, et ce sont nos éleveurs de bovins et nos céréaliculteurs qui en souffrent. Les Américains s'en plaignent. Or, il semblerait qu'ils aient agi à peu près de la même façon avec les wagons couverts. Ils ont fait du dumping chez nous, et cela a nui à notre industrie.

N'aurions-nous pas pu faire quelque chose, étant donné que l'industrie canadienne en souffrait? Ou bien est-ce tout simplement que nous n'avons rien voulu faire?

M. Nelham: Il existe différents mécanismes, par exemple des barrières tarifaires, etc., grâce auxquelles ils peuvent faire venir des wagons ici. Ils peuvent les louer. Ils peuvent payer les droits de douane correspondants et en faire des articles affranchis canadiens, et tout cela est parfaitement légal. Ils peuvent, en vertu du numéro tarifaire D-36 les faire venir pour

[Texte]

which is done. That is all another story, but it is a very difficult thing to tie down.

Mr. Taylor: Thank you. That is all I had.

The Chairman: We are starting to stray here a little, but in view of the questions it has been very interesting. But everything you have said has happened without Bill C-18 and Bill C-19. I gather the purport of your evidence is that, obviously, if the railways do not get more revenue—and the concerns you have raised say they may not—then some of these things may get worse. But there is nothing you have proposed in amendments to help alleviate or address the situation. That is the dilemma that we face, as members. I mean, we know the world of realities out there, and 20 . . . the companies you mentioned, Mr. Nelham, are now down to 7; and that, I guess, was after Staggers or with Staggers, and perhaps is going to happen in spite of Staggers.

It is very interesting, but I suppose you have not had a chance to read CNCP's brief, where they have produced specific amendments to address some of the matters that you point to. I guess if you had read them, you might have incorporated them in your brief. But do you feel strongly enough about the points you are making to put any amendments before us?

Mr. Reid: They support the railways' approach to cost deregulation, and they are saying that it ties in with rail survival. It is all on the last page of their brief. They say cost deregulation.

The Chairman: Well, I know.

Mr. Nelham: Mr. Chairman, our thrust is that we believe the railways should have the opportunity to be viable. From what we hear and see it is great for shippers. We are going to cut costs. We would be naive to think if we cut costs to the extent we eliminate the railways that those costs are not going to be counterproductive and those costs are not going to go back up. We need the railway in the country in the years to come. There is not any question it has a place in the country.

• 2140

I do not know how to answer your question. If I were building hopper cars in my plant, if I had it set up, and somebody came along and said, we are going to regulate you. Mr. Smith down the road needs your infrastructure. He is going to build cars in the plant, and you cannot do anything about it because he had a better price than you. We do not think that is quite right. We do not think that is going to leave the railways viable, to have them competing with U.S. railroads on this competitive access basis, particularly in their depleted state alongside the revitalized American railroads. That is the main thrust of our . . .

The Chairman: Fine.

Mr. Robichaud.

[Traduction]

90 jours et faire un roulement. Ils peuvent également commettre certains abus. Cela s'est déjà vu. Mais cela est une tout autre histoire. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas chose facile de contrôler cela.

M. Taylor: Merci. Je n'ai plus de question.

Le président: Nous avons commencé à nous écarter un petit peu du sujet, mais cela a été très intéressant. Quoi qu'il en soit, les situations que vous avez décrites sont survenues sans qu'il y ait les projets de loi C-18 et C-19. Mais si j'ai bien compris, ce que vous dites, c'est que si les compagnies de chemin de fer ne réalisent pas davantage de revenu—et vous craignez justement qu'elles n'y parviennent pas, alors certaines de ces choses pourront s'aggraver. Or, vous ne proposez nulle part d'amendement ou de solution qui permettrait d'alléger ou de redresser ces problèmes. C'est là le dilemme auquel nous nous trouvons confrontés. Nous savons quelle est la réalité, et les 20 sociétés dont vous avez fait état, monsieur Nelham, ne sont plus que sept . . . C'est peut-être après ou avec la loi Staggers, ou peut-être même c'est ce qui va se passer en dépit de la loi Staggers.

Tout cela est très intéressant, mais j'imagine que vous n'avez pas eu l'occasion de lire le mémoire préparé par le CN et le CP, où les auteurs proposent certains amendements en vue de corriger certains problèmes dont vous avez fait état. Si vous aviez lu ces rapports, vous en auriez peut-être tenu compte. Quoi qu'il en soit, vos convictions sont-elles si fermes que vous allez nous proposer des amendements?

M. Reid: Ils appuient l'approche des compagnies de chemin de fer en matière de déréglementation des coûts et ils disent que cela est lié à la survie des compagnies de chemin de fer. Tout cela figure à la dernière page de leur mémoire. Ils parlent bel et bien de la déréglementation des coûts.

Le président: Je le sais.

M. Nelham: Monsieur le président, ce que nous avons surtout à souligner, c'est qu'à notre avis, les compagnies de chemin de fer devraient avoir la possibilité d'être rentables. Il semble que c'est excellent pour les expéditeurs. Les prix vont baisser. Il serait naïf de penser que si les prix baissent au point d'éliminer la concurrence des chemins de fer, ils ne vont pas finir par remonter. Nous aurons besoin du chemin de fer à l'avenir. Il ne fait aucun doute qu'il a sa place.

Je ne sais comment répondre à votre question. Si je fabriquais des wagons-trémies dans mon usine, et si quelqu'un venait me dire: nous allons vous réglementer; M. Smith, votre voisin, a besoin de votre infrastructure; il va fabriquer des wagons dans son usine, et vous ne pouvez rien y faire parce que ses prix sont plus intéressants que les vôtres. Cela ne nous paraît pas tout à fait juste. Nous ne pensons pas que les chemins de fer puissent rester rentables si leurs concurrents américains ont ce genre d'accès, d'autant plus que les chemins de fer canadiens sont déjà en mauvaise posture par rapport à leurs concurrents américains. C'est l'essentiel de notre . . .

Le président: Très bien.

Monsieur Robichaud.

[Text]

M. Robichaud: Monsieur le président, je vous remercie; je n'ai qu'un commentaire à faire, ou peut-être une question à poser. Je suis un peu confus parce que vous avez dit que vous ne croyez pas dans le protectionnisme et pourtant vous êtes une industrie qui a subsisté en fournissant des biens et des services à une industrie qui était protégée, n'est-ce pas? Et puis vous dites aussi, dans votre présentation, à la dernière page, que vous êtes inquiets des effets sur les chemins de fer de la concurrence injuste qu'entraîneraient les dispositions sur l'accès concurrentiel. Vous voudriez une certaine forme de protection, en fait. Est-ce que vous essayez d'être des deux côtés de la médaille en même temps? Peut-être ai-je mal compris.

Mr. Regan: I am not quite sure the question you are posing here.

Our major submission—and maybe we are repeating again—is the railway industry is already in trouble in Canada. That is point number one. Point number two is this bill exacerbates that problem. And point three is our industry, which is already in decline, is going to be in further decline, because the railroads are not allowed to compete on a level playing field with those modes of transport. We mentioned U.S. railroads, but there is the trucking industry which uses your highways, my highways, everybody's highways, and does not pay their fair share of keeping those highways, versus, for example, the railways that maintain their own roadbeds. That is what we are saying; that this government has to take into consideration that the railways do have imposed public duties and how are they going to pay for them.

M. Robichaud: Merci.

Mr. Regan: I may not have answered your question.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, gentlemen, Mr. Ouellet, Mr. Robichaud, Mr. Blaikie, and Mr. Taylor have all asked questions that I think are extremely pertinent to the submission you are making.

I will try to see if we cannot narrow it down a little. I have the feeling from your brief that you agree with the legislation on the one hand—you want more competition, etc., etc.—and then in the next breath you say exactly the opposite about the situation the railroads are in. Now, you cannot have it both ways.

For example, you made a remark just a moment ago that I think is right on. While the taxpayers are providing highways and airports and ports and seaways and what not, the railroads have to maintain their own infrastructure. A couple of noted economists have said that this legislation is nothing more but a licence to raid railway revenues.

Mr. Nelham: That is right.

[Translation]

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. I would simply like to make a comment or maybe ask a question. I am a little confused because you said that you do not believe in protectionism and yet your industry has made it by supplying goods and services to protected sector, am I right? And you also say at the last page of your brief that you are concerned about the impact on the railways of the unfair competition that would result from the proposed sections on competitive access. You are in fact asking for a kind of protection. Are you trying to get it both ways? Maybe I misunderstood you.

M. Regan: Je ne suis pas sûr d'avoir compris la question.

Ce que nous avons dit essentiellement—et nous nous répétons peut-être—c'est que les chemins de fer canadiens sont déjà en difficulté. C'est la première chose. Deuxièmement, le projet de loi ne fait qu'exacerber le problème. Troisièmement, notre secteur qui est déjà en déclin, va continuer de périlcliter si les chemins de fer ne peuvent pas soutenir la concurrence des autres modes de transport sur un pied d'égalité. Nous avons mentionné les chemins de fer américains, mais il y a aussi les entreprises de camionnage qui roulent sur nos routes, mes routes, les routes des contribuables, et qui ne paient pas leur juste part pour ces routes, contrairement, par exemple, aux chemins de fer qui assurent eux-mêmes l'entretien de leurs voies. C'est cela que nous voulons dire, que le gouvernement doit tenir compte du fait que les chemins de fer doivent fournir un service public imposé, et qu'il faut bien qu'ils puissent le payer.

Mr. Robichaud: Thank you.

M. Regan: Je n'ai peut-être pas répondu à votre question.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, messieurs, MM. Ouellet, Robichaud, Blaikie et Taylor ont tous posé des questions qui m'ont paru tout à fait pertinentes.

Je vais voir si nous ne pouvons pas être encore un peu plus précis. J'ai l'impression, d'après votre mémoire, que vous souscrivez à ce projet de loi d'une part—vous voulez davantage de concurrence, etc, etc—et que d'autre part, vous dites exactement le contraire lorsque vous décrivez la situation des chemins de fer. Vous ne pouvez pas jouer sur les deux tableaux.

Par exemple, vous venez de faire une remarque très juste. Alors que les contribuables paient les routes, les aéroports, les ports, les voies maritimes et tout le reste, les chemins de fer doivent entretenir leur propre infrastructure. Quelques éminents économistes ont dit que ce projet de loi est purement et simplement l'autorisation de s'approprier les recettes des chemins de fer.

M. Nelham: C'est exact.

[Texte]

[Traduction]

• 2145

Mr. Benjamin: Why in the hell are you not coming and saying that the competitive line rates, joint line rates, particularly in the case of dealings with the U.S. trucking and railway industry, should be prohibited, that the Canadian railways should have, if they cannot have equivalent access in the United States, then U.S. railways cannot have that access in Canada? Would you like to see that in the legislation?

Mr. Regan: Certainly. I think we said that in our opening remarks.

Mr. Benjamin: Similarly with the trucking industry.

Mr. Regan: Yes.

Mr. Benjamin: Do you feel that some kind of equivalency should prevail in our law—I will put it this way—for all of our modes of transportation, vis-à-vis the transborder traffic? I ask that because CP told us \$700 million of their revenues is transborder traffic. And they are projecting a loss of at least 30% of that. CN says that over \$1 billion of their revenue is transborder traffic and they are looking at a 30% loss.

Should there not be something in this legislation that prevents that? For example, the confidential contract should apply only on transborder traffic, not on domestic traffic. For example, competitive line rates not be available to U.S. railroads and truckers here, unless they are available to ours down there.

Mr. Nelham: That is right.

Mr. Benjamin: Then, please say so.

Mr. Regan: I think we have. Again, we want to reiterate that in this legislation you cannot just... As we view the legislation, you cannot just regulate the revenue side, you have to allow the railroads the cost deregulation side. One of our two major concerns, of course, is the competitive access that will lower railroad revenues right off the bat, right now. The second biggest one, that even if you decide in your wisdom that it is a good thing to have, competitive access, there is nothing in the legislation at all that allows the railroad to reduce their cost base, nothing.

What we are trying to say is that if you are throwing the railroad to the wolves, then you should know that they are going to diminish and cease to replenish themselves. Alternatively, if you are going to make them openly competitive right across the board, then at least they have to compete on an equal footing. And that is what we mean in this brief by cost deregulation.

In other words, they have access to the same depreciation rates as their competitors, like truckers, like U.S. railroads, that there be some significant benefit to the fact that they do supply their own right-of-way. All of this should be part of the thinking behind this legislation. I cannot sit here today and say how that would all work in the context of the bill. It is just to tell you our reservations about it, sir.

M. Benjamin: Pourquoi ne dites-vous pas simplement que les prix de ligne concurrentiels, les prix communs, notamment en ce qui concerne les camionnages et les chemins de fer américains, devraient être interdits, et que, si les chemins de fer canadiens ne peuvent pas avoir le même accès aux États-Unis, les chemins de fer américains n'auront pas accès aux lignes canadiennes? Est-ce cela que vous voudriez?

M. Regan: Certainement. Je crois que nous l'avons dit dans notre déclaration.

M. Benjamin: Et la même chose pour les camionnages.

M. Regan: Oui.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas que notre loi devrait établir un principe de réciprocité—je le présenterais ainsi—pour tous les modes de transport transfrontaliers? Je pose la question parce que le CP nous a dit qu'il tire 700 millions de dollars du trafic transfrontalier, et qu'il prévoit une perte d'au moins 30 p. 100. Le CN dit que plus d'un milliard de dollars de ses recettes proviennent du trafic transfrontalier, et qu'on estime la perte à 30 p. 100.

Ne faudrait-il pas essayer d'éviter cela par une mesure législative? Par exemple, les contrats confidentiels ne s'appliqueraient qu'au trafic transfrontalier, et non pas au trafic intérieur. Par exemple, les prix de ligne concurrentiels ne pourraient être accordés aux chemins de fer et camionnages américains, à moins que ce ne soit réciproque.

M. Nelham: C'est cela.

M. Benjamin: Alors dites-le.

M. Regan: Il me semble que nous l'avons dit. Encore une fois, nous répétons que l'on ne peut pas simplement dans cette loi... D'après nous, on ne peut pas réglementer les revenus seulement, sans accorder en même temps aux chemins de fer la déréglementation des coûts. L'une des deux principales sources d'inquiétude, c'est que bien entendu, avec l'accès concurrentiel, les recettes des chemins de fer tomberont immédiatement. La deuxième source d'inquiétude, c'est que même si dans votre sagesse vous décidez que l'accès concurrentiel est une bonne chose, rien dans ce projet de loi n'autorise les chemins de fer à réduire leur base de coût, rien.

Si vous avez l'intention d'abandonner les chemins de fer en pâture aux loups, sachez au moins qu'ils ne pourront pas résister indéfiniment. Si par contre vous leur permettez de soutenir pleinement la concurrence, ils pourront au moins le faire sur un pied d'égalité. C'est ce que nous entendons ici par déréglementation des coûts.

Autrement dit, ils peuvent réclamer les mêmes taux d'amortissement que leurs concurrents, c'est-à-dire les camionneurs, les sociétés de chemins de fer américaines, pour les compenser du fait qu'ils prennent eux-mêmes en charge leurs voies. Il faudrait tenir compte de tout cela dans la loi. Je ne peux pas vous dire comment tout cela s'intégrerait au projet de loi que nous avons là, mais je voulais simplement exprimer nos réserves à son propos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Ontario Trucking Association:

Raymond Cope, President;
John Sanderson, Chairman of the Regulatory Overview
Committee.

From Stelco:

Brian Warry, Incoming Transportation Manager;
W.H. Sheffield, Outgoing Transportation Manager;
R. Ballantyne, Public Affairs Manager.

From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:

Val Bourgeois, General Vice-President;
Louis Erlichman, Research Director.

From Les entreprises ferroviaires du Canada:

Gilles Legault, President.

From Pem-Air Limited:

Delbert A. O'Brien, President.

From Canadian National Millers Association:

A.H. James, Chairman;
V.A. Cillis, Chairman of the CNMA Traffic Committee.

From the Canadian Railway Supply Limited:

D.G. Regan, President;
J.W. Nelham, Vice-President-Sales.

TÉMOINS

De l'Ontario Trucking Association:

Raymond Cope, président;
John Sanderson, président, Comité de révision de réglementation.

De la Société Stelco:

Brian Warry, gestionnaire général entrant des transports;
W.H. Sheffield, gestionnaire général sortant des transports;
R. Ballantyne, gestionnaire des affaires publiques.

De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:

Val Bourgeois, vice-président général;
Louis Erlichman, directeur de la recherche.

De Les entreprises ferroviaires du Canada:

Gilles Legault, président.

De Pem-Air Limited:

Delbert A. O'Brien, président.

De la Canadian National Millers Association:

A.H. James, président;
V.A. Cillis, président du Comité de la circulation de la
CNMA.

De la Canadian Railway Supply Limited:

D.G. Regan, président;
J.W. Nelham, vice-président-Ventes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Tuesday, March 10, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 16

Le mardi 10 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 10, 1987
(23)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Members present: David Kilgour, Bob Layton.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Canadian Railway Labour Association: E.G. Abbot, Executive Secretary. *From the Canadian Conference of Teamsters:* Edward M. Lawson, International Director; Robert Robichaud, Executive Assistant and Ron Douglas, Research Director. *From Consumer and Corporate Affairs:* Harry Chandler, Acting Director, Regulated Sector Branch and Peter Humber, Acting Chief, Transport Division, Regulated Sector Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings of Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

E.G. Abbot, from the Canadian Railway Labour Association made a statement and answered questions.

Edward M. Lawson made a statement and with the other representatives from the Canadian Conference of Teamsters answered questions.

The representatives from Consumers and Corporate Affairs made a statement and answered questions.

At 11:37 o'clock a.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING
(24)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Member present: David Kilgour.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 10 MARS 1987
(23)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Autres députés présents: David Kilgour, Bob Layton.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De l'Association des syndicats de cheminots du Canada: E.G. Abbot, secrétaire exécutif. *De la Conférence canadienne des teamsters:* Edward M. Lawson, directeur international; Robert Robichaud, adjoint exécutif; Ron Douglas, directeur de la recherche. *De Consommation et Corporations Canada:* Harry Chandler, directeur intérimaire, Secteur des industries réglementées; Peter Humber, chef intérimaire, Secteur des industries réglementées.

Le Comité étudie de nouveau ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité examine de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

E.G. Abbot, de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, fait une déclaration et répond aux questions.

Edward M. Lawson, fait une déclaration, puis lui-même et les autres représentants de la Conférence canadienne des teamsters répondent aux questions.

Les représentants de Consommation et Corporations Canada font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 37, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre, plus tard, dans la journée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(24)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autre député présent: David Kilgour.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From Pacific Western Airlines Corporation: R.T. Eyton, President and Chief Executive Officer. *From the Coalition of Concerned Shippers:* Robert S. Beckwith, Chairman and Ross Burns from Novacore. *From Canpotex Limited:* Jack E. McMunn, Manager, Supply and Distribution. *From The Air Transport Association of Canada:* Gordon M. Sinclair, President and Chief Executive Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

R.T. Eyton from Pacific Western Airlines Corporation made a statement and answered questions.

R. Beckwith, from the Coalition of Concerned Shippers made a statement and, with Ross Burns answered questions.

Jack E. McMunn, from Canpotex made a statement and answered questions.

Gordon M. Sinclair, from the Air Transport Association of Canada, made a statement and answered questions.

At 6:21 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De la Pacific Western Airlines Corporation: R.T. Eyton, président et chef de la direction. *De la Coalition of Concerned Shippers:* Robert S. Beckwith, président; Ross Burns, de Novacore. *De Canpotex Limited:* Jack E. McMunn, directeur, Approvisionnements et distribution. *De la Air Transport Association of Canada:* Gordon M. Sinclair, président et chef de la direction.

Le Comité examine de nouveau ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

R.T. Eyton, de la *Pacific Western Airlines Corporation*, fait une déclaration et répond aux questions.

R. Beckwith, de la *Coalition of Concerned Shippers*, fait une déclaration, puis lui-même et Ross Burns répondent aux questions.

Jack E. McMunn, de *Canpotex*, fait une déclaration et répond aux questions.

Gordon M. Sinclair, de la *Air Transport Association of Canada*, fait une déclaration et répond aux questions.

À 18 h 21, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, March 10, 1987

• 0932

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence.

I believe Mr. Abbot of the Canadian Railway Labour Association is in the room. Welcome, Mr. Abbot. We have had you at the table before. You are a very energetic witness.

I understand you do not have a written statement, but you want to make an oral presentation, after which we will have questions and answers.

Mr. E. G. Abbot (Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association): That is correct, Mr. Chairman. I have a few remarks to make at the beginning, though.

The Chairman: That might stimulate even more questions.

Mr. Abbot: I doubt that. I think the committee has an abundance of questions on this subject.

Mr. Chairman, just as a matter of introduction, the Canadian Railway Labour Association is an association of 10 railway unions, made up of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees; the Brotherhood of Railway Carmen, Canadian Division; the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; the United Transportation Union; the Brotherhood of Locomotive Engineers; the Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks, Freight Handlers, and Express Station Employees; the International Brotherhood of Electrical Workers; the Canadian Signals and Communications Union; the International Brotherhood of Firemen and Oilers; and the Sheet Metal Workers' International Association.

The unions involved represent employees in the trucking industry, a number of employees in airlines, grain-handlers at Thunder Bay, and, of course, as you probably know, the majority of the unions represent employees on the major railways in Canada and some of the short-line railways.

Just as a way of opening remarks, Mr. Chairman, we do not have a written presentation for the simple reason we appeared before this committee, I believe, in October, 1985, and at that time our association submitted an extensive document to the committee on the *Freedom to Move* paper.

• 0935

In our view, the legislation that subsequently followed implemented all of the points contained in the *Freedom to Move* paper, and the new legislation, Bill C-18 and Bill C-19

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 10 mars 1987

Le président: Mes chers collègues, je vois qu'un quorum est réuni, ce qui me permet de déclarer cette séance ouverte.

Je crois que M. Abbot, délégué de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, se trouve dans cette pièce. Bonjour, monsieur Abbot. Nous vous avons déjà entendu à plusieurs reprises et, si je ne m'abuse, vous ne manquez pas d'énergie.

Je crois savoir que vous n'avez pas préparé de mémoire, mais que vous désirez dire quelques mots en guise d'introduction qui sera suivie d'une période de questions.

M. E.G. Abbot (secrétaire administratif, Association des syndicats de cheminots du Canada): C'est exact, monsieur le président. Je voudrais toutefois faire quelques observations en guise d'ouverture.

Le président: Elles donneront peut-être lieu à d'autres questions.

M. Abbot: J'en doute fort. Je crois que les questions à ce propos ne manquent pas.

Monsieur le président, en guise d'introduction, l'Association des syndicats de cheminots du Canada regroupe dix syndicats de cheminots, dont la Fraternité des préposés à l'entretien des voies ferrées, la Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada, la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, les Travailleurs unis des transports, la Fraternité des mécaniciens de locomotives, la Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gares, la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, le Syndicat canadien des signaleurs et autres travailleurs des communications, la Fraternité internationale des chauffeurs et huiliers et l'Association internationale des travailleurs du métal en feuilles.

Ces syndicats représentent les employés de l'industrie du camionnage, un certain nombre d'employés des lignes aériennes, des manutentionnaires du grain à Thunder Bay et de toute évidence, comme vous le savez vraisemblablement, la majorité d'entre eux représentent les employés des principales compagnies de chemin de fer au Canada et certains des petites compagnies ferroviaires.

Monsieur le président, nous n'avons pas préparé d'exposé pour la simple raison que nous avons comparu devant ce Comité en octobre 1985, je crois, et que nous avions à l'époque présenté un mémoire exhaustif sur le document: *Aller sans entraves*.

À notre avis, le projet de loi déposé par la suite a repris point pour point toutes les propositions que renfermait le document «Aller sans entraves» et ces deux nouveaux projets de loi, le bill

[Text]

for trucking, in our view has not changed in any material way as a result of the hearings on *Freedom to Move*. Of course, since the previous legislation died on the order paper, there were no hearings before this committee on that.

Our position is simply that we are still in opposition to Bill C-18, the new National Transportation Act, and Bill C-19, the Motor Vehicle Transport Act.

Again, I should reiterate as I did the last time, we are obviously in support of a reregulation system. We would definitely concede that there is a need to up-date the National Transportation Act of 1967. There can be no doubt about that.

Of course, we oppose completely the economic concepts contained in the proposed bill. We do believe the railway companies. The railway companies have come before this committee on *Freedom to Move*, even stronger this time, suggesting and documenting that some of the provisions in the bill will create tremendous economic hardship for them.

We accept that, without having the ability or the opportunity to examine all their figures. We accept, intuitively, that this bill, in general terms, will create the flow of business north/south rather than east/west. It will ensure that the large trucking companies in the United States will overwhelm the Canadian trucking companies. And intuitively, we believe that will be the eventuality of this piece of legislation.

The Chairman: Do you have any amendments to the bills, Mr. Abbot?

Mr. Abbot: We have no amendments whatsoever, Mr. Chairman.

The Chairman: Have you read the amendments of the CP/CN?

Mr. Abbot: We have not read the amendments of the CP/CN, Mr. Chairman.

The Chairman: Because then I was going to ask the next question, if you had—to expedite this thing—if you were going to identify and associate yourself with those amendments.

So you do not have any amendments for us.

Mr. Abbot: No, we have no amendments, Mr. Chairman, and obviously I have not had the opportunity to read the submission of Canadian National or Canadian Pacific. Therefore, I cannot associate myself in specific terms with the amendments, but we do support their position with respect to mandated joint line rates. Of course, we would have a problem with the railways' position with respect to other aspects of the legislation, such as branch line abandonment. But we do find ourselves in support of the economic aspects of the railways' submission and we believe, intuitively, that it will have the effect on their business that they are outlining.

I might comment, as an aside, if the bill eventually goes in, we believe it will go in without any amendment because that is

[Translation]

C-18 et le bill C-19 qui intéressent l'industrie du camionnage, n'ont pas été modifiés de façon sensible à la suite des audiences tenues après la publication du document «Aller sans entraves». Comme une nouvelle législature a été annoncée, aucune audience n'a évidemment été tenue à la suite du dépôt des textes de loi précédents.

Notre position est simple: nous nous opposons toujours au projet de loi C-18, la nouvelle loi nationale sur les transports, ainsi qu'au projet de loi C-19, Loi sur les transports routiers.

Permettez-moi de répéter que nous sommes partisans de toute évidence d'un nouveau système de réglementation. Nous en convenons, la Loi nationale sur les transports qui date de 1967 doit être actualisée, il ne fait aucun doute.

Nous nous opposons entièrement, de plus, aux idées économiques que renferme ce projet de loi. Nous croyons ce que disent les compagnies de chemin de fer. Elles avaient comparu devant ce Comité lorsqu'il examinait le document «Aller sans entraves» et elles ont même été plus fermes cette fois-ci, et ont fait valoir, preuves à l'appui, que certaines dispositions du projet de loi leur causeront d'énormes préjudices économiques.

Nous nous rangeons à leur avis, bien que nous n'ayons pas pu examiner toutes leurs données statistiques. Intuitivement, nous pensons que ce projet de loi favorisera, en gros, le trafic nord-sud au détriment du trafic est-ouest. Les grosses entreprises de camionnage des États-Unis engloutiront les routiers canadiens. Nous croyons que ce texte de loi favorisera cet état de fait.

Le président: Avez-vous des amendements à proposer à ces deux projets de loi, monsieur Abbot?

M. Abbot: Non, aucun, monsieur le président.

Le président: Avez-vous lu les amendements que proposent le CP et le CN?

M. Abbot: Nous ne les avons pas lus, monsieur le président.

Le président: J'allais ensuite vous demander—pour expédier un peu les choses—si vous vous associez à ces amendements.

Vous n'avez donc pas d'amendements à nous proposer.

M. Abbot: Non, monsieur le président, et je n'ai pas eu l'occasion non plus de lire la présentation du Canadian National ou du Canadian Pacific. Par conséquent, je ne peux pas m'associer aux amendements qu'ils proposent, bien que nous soutenions la position qu'ils ont prise à propos des prix communs obligatoires. Évidemment, nous n'avalisons pas les propos tenus par les compagnies de chemin de fer à propos de certains autres aspects de ces textes de loi, dont l'abandon d'embranchements. Mais ce qu'elles disent à propos des aspects économiques de cette législation nous semble justifié et nous pensons, intuitivement, que ces textes de loi auront l'effet qu'elles prédisent.

En incise, je dirais, si ce projet de loi était adopté, qu'il le sera sans amendement car tel est le désir du gouvernement

[Texte]

the will of the present government and it will go in that way. We are concerned, of course, with respect to the aspects of safety. And we are aware of the chairman's irritation when one brings up the question of safety with respect to this bill; I have seen him remonstrate in the House when this is brought up, as he did the last time.

The chairman makes the claim that we have imbedded safety in the preamble and safety is our prime importance. Of course that is a lot of beguile. The railways also would come before this committee and say the same thing. It is obvious that the railways are not going to say they are against safety; that is like being against motherhood.

But I would like to take a few minutes on how we see—

The Chairman: No, no. I am going to throw this open to questions. We have half an hour basically for witnesses. The opposition parties have about 15 minutes between them and then the government party has 15 minutes as a rough rule of thumb.

I know the questions will elicit some of the information you will want to get in, in a general way. I am disappointed with your association, that you do not have any firm amendments, either on safety, which is not a safety bill, but on anything in the bill.

• 0940

Mr. Abbot, I am really disappointed, because you presented a very good brief before us on *Freedom to Move*. There was a very vigorous exchange, I can remember that, from members.

I do not agree with you—and I want to state it here in the record—that we are going through an exercise, listening to you and other witnesses, travelling across the country, spending \$150,000 on travel for two weeks; that we are not open-minded to meaningful, constructive amendments to register concerns of people if they are valid. We know there are differences of opinion on what the amendment should be. I can tell you that I do not know what this committee is going to do, but I will be absolutely amazed if this bill, as here today, is the bill that is finally in the House of Commons.

I really think that an association like yours should have taken the time and trouble to put up some amendments specifically on the bill—we have had the generality of the principles—and I hope other witnesses who intend to come before us will govern themselves accordingly, because we are on the bill. It makes our job a little more difficult, when weighing your narrative, if you do not take the time and trouble to put amendments in. I say that quite frankly.

Mr. Abbot: Mr. Chairman, I feel I must add to that. I have a comment on that statement you just made.

The Chairman: I thought you might.

Mr. Abbot: I hope that the recommendations and amendments of this committee, without our assistance, have more

[Traduction]

actuel. Nous nous inquiétons évidemment de la question sécurité. Et nous savons à quel point cette question irrite le président de ce Comité. Je l'ai vu protester à la Chambre lorsque ce sujet est abordé, comme la dernière fois.

Le président prétend que la sécurité est solidement enchâssée dans le préambule et que le gouvernement ne la traite pas à la légère. Cela n'est que duperie. Les compagnies de chemin de fer diront toujours la même chose devant ce Comité. Et il est évident qu'elles ne vont pas s'opposer à la sécurité; c'est comme si elles s'opposaient à la maternité.

Mais je voudrais vous dire en quelques mots comment . . .

Le président: Non, non. Le débat est ouvert. Les témoins ont droit à une demi-heure chacun. Les partis d'opposition ont droit à 15 minutes et la majorité à 15 minutes également environ.

Je sais que les questions que les députés vous poseront vous permettront de dire ce que vous avez à dire à propos de ces projets de loi. Votre association me déçoit du fait que vous n'ayez pas d'amendements à proposer, à propos de la sécurité par exemple, même si ce projet de loi ne porte pas sur la sécurité, ou sur n'importe quelle autre disposition du projet de loi.

Monsieur Abbot, je suis vraiment déçu, car vous nous aviez présenté un excellent mémoire à propos du document *Allez sans entraves*. Je me souviens que les députés vous ont donné du fil à retordre.

Je ne suis pas d'accord avec vous—et je veux le dire publiquement lorsque vous dites que nous ferons la sourde oreille à tout amendement important, constructif et justifié, alors que nous vous invitons, vous et d'autres, à comparaître devant nous, alors que nous allons sillonner le pays et dépenser 150,000 dollars en déplacement pour deux semaines. Nous savons que ces amendements n'ont pas la faveur de tous. Je peux vous dire que je ne sais pas quelle sera l'issue de cet exercice, mais je serais fort surpris si ce projet de loi était adopté par le Parlement sans amendement.

Je crois qu'une association comme la vôtre aurait dû faire un effort et proposé des amendements précis—nous connaissons tous les grands principes de ce projet de loi—et j'espère que les autres témoins qui comparaitront devant nous s'en tiendront au projet de loi. Notre tâche devient d'autant plus difficile, lorsque nous devons faire la part de vos propos, si vous ne proposez pas d'amendements. Je vous dis cela en toute sincérité.

M. Abbot: Monsieur le président, permettez-moi d'intervenir. Je voudrais faire une observation à propos de ce que vous venez de dire.

Le président: Vous m'auriez déçu autrement.

M. Abbot: J'espère que les recommandations et les amendements que ce Comité proposera, sans notre aide, auront plus de

[Text]

luck with the government than the amendments you put forward on *Freedom to Move*, because I do not think anyone listened to them. So if the committee has no success—

The Chairman: That is not correct, Mr. Abbot, and you know that. That is totally incorrect.

Mr. Ouellet: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: The *Freedom to Move* paper and the bill reflect many things in our—

Mr. Ouellet: On a point of order.

The Chairman: Yes.

Mr. Ouellet: I think it is important to say that I and my colleague, Mr. Robichaud, resent the fact that the Chair intervenes in such a partisan way and treat a witness the way you are treating him.

I regret, but I cannot accept this. I want you to act in a non-partisan fashion as a chairman whose chair politely recognizes witnesses who come here. They might have a nice brief, they might have a bad brief, but I do not think we should be confrontational with our witnesses, whoever they are.

I think we had established a rule last week. We give so much time to a witness; he comes, he can say whatever he wants, whether we like it or not, and then each party has 10 minutes. That was the decision taken last week. Each party has 10 minutes to question witnesses.

I have no objections if the Chair takes a few minutes of his own to add to it, but I do not think it is fair to have the Chair speaking as long as the witness.

The Chairman: I agree that the Chair should not speak as long as the witness. I hear you, Mr. Ouellet.

Then is the agreement that the witness has 10 minutes—is it 10 or 15 minutes—to make his presentation, either orally or in a brief? This is where the Chair intervened. I know that Mr. Abbot is a very definite individual. I guess the thing I was not clear on . . . The Chair will remind witnesses that, if they have their 10 minutes of a general narrative with no amendments on the bill, I think that sometimes is going to be reflected in comments from the Chair.

Does the witness have 15 minutes, or 10 minutes, and then 10 minutes for parties? Was that the agreement in an informal way?

Mr. Benjamin: Ten minutes.

The Chairman: Ten minutes.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: This is what happens when you try to have a hard and fast rule with witnesses, just generally, across the

[Translation]

chance d'être adoptés par le gouvernement que ceux qui ont été proposés à propos du document *Allez sans entraves*, car je ne crois pas que quiconque en ait tenu compte. Par conséquent, si le Comité ne réussit pas . . .

Le président: Ce n'est pas vrai, monsieur Abbot, et vous le savez parfaitement bien. C'est tout à fait faux.

M. Ouellet: Puis-je invoquer le Règlement, monsieur le président?

Le président: Le document *Allez sans entraves* et le projet de loi reprennent beaucoup d'éléments que nous . . .

M. Ouellet: Rappel au Règlement.

Le président: Je vous en prie.

M. Ouellet: Je voudrais dire, et c'est important, que mon collègue, monsieur Robichaud, et moi-même nous opposons à ce que le président du Comité fasse preuve d'autant de sectarisme politique et traite un témoin comme il le traite.

Je regrette, mais je ne peux pas accepter cela. Je veux que vos propos soient dénués de tout esprit de parti comme il sied à un président dont la fonction est d'accueillir les témoins qui comparaissent devant le Comité. Ce qu'ils disent peut vous plaire ou non, mais je ne crois pas que l'antagonisme soit de mise, quels que soient ces témoins.

Je crois que nous avons établi une règle la semaine dernière. Nous nous étions entendus pour donner tant de temps à un témoin qui présente sa position, qu'elle nous plaise ou pas, et chaque parti a ensuite droit à dix minutes. Voilà ce dont nous étions convenus la semaine dernière. Chaque parti peut interroger les témoins pendant dix minutes.

Je ne vois aucun inconvénient à ce que le président y ajoute son grain de sel, mais je ne crois pas qu'il doive parler aussi longtemps que les témoins.

Le président: Vous avez raison, monsieur Ouellet, le président ne devrait pas parler aussi longtemps que le témoin.

Alors nous étions-nous entendu pour que le témoin ait droit à dix minutes—est-ce dix ou quinze minutes—pour présenter son exposé soit verbalement soit sous forme de mémoire? C'est à ce moment-là que je suis intervenu. Je sais que monsieur Abbott a des idées très précises. Ce qui n'est pas clair . . . je dirai aux témoins, que, de temps à autre, j'aurai tendance à intervenir s'ils passent leurs dix minutes de temps de parole à parler du projet de loi d'une façon générale sans proposer d'amendements.

Le temps de parole réservé aux témoins est-il de 15 minutes ou de 10 minutes? Les partis ont-ils droit ensuite à 10 minutes? Est-ce ce que nous avons décidé?

M. Benjamin: Dix minutes.

Le président: Dix minutes.

M. Benjamin: Puis-je invoquer le Règlement, monsieur le Président?

Le président: Je vous en prie.

M. Benjamin: C'est ce qui se passe inéluctablement lorsque l'on essaie d'établir des règles strictes. Certains témoins

[Texte]

board. You get yourself into a situation where one witness will come in with a 40-page brief, and this contains a 15- or 20-minute summary. You will have another witness who will come in who just represents himself, with a five-minute statment, as occurred the other day. You will have witnesses come in who represent hundreds of thousands of people, or thousands and thousands of businesses, who have spent a small fortune in researching and developing a submission that is quite thick. These witnesses may have a 30-minute presentation, which is extremely valuable to this committee, including suggested changes in the bill. Surely you cannot stick to a hard and fast rule right across the board. It is going to require a judgment by the committee and by the Chair, witness by witness. If Mr. Abbot wants to use up 15 or 20 minutes on a dissertation on behalf of a few hundred thousand people who work in the transportation industry, I would think we are not going to worry much about the 30 minutes.

• 0945

Mr. Taylor: Mr. Chairman, on the point of order. We did not decide on the time for the witness. If the witness wants to take his full 30 minutes and have no questions, that is up to him. But we did decide on 10 minutes for each party, and I think that is what we should stick to.

Mr. Benjamin: But some groups were given an hour and a half.

The Chairman: There was not any . . . Mr. Angus.

Mr. Angus: On the point of order, Mr. Chairman. Separate from the issue of the time, I do not believe this committee has made a predetermination that every witness must come forth with amendments. I think it is very unfair to suggest to Mr. Abbot, or any other witness, that they are not doing their job if they do not have them. That is our job. If witnesses do decide to bring forward amendments, great. It does make it easier for us, because not all of us are lawyers, and we do not necessarily have the words we can put into place. But I think it is also important that witnesses be allowed to have specific comments about specific parts of the bill, as Mr. Abbot has already done.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: As much as I hate agreeing with my opposite number sometimes, I think some of their points are very valid. I would like to hear from the witness, and he can say whatever he wants. I might disagree violently with him. But he is here, and it is up to him what he wants to put on the record.

The Chairman: If members are in charge of the committee, and if . . . Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I would like to remind my colleagues and Mr. Benjamin that these rules we established—

[Traduction]

présenteront un mémoire de 40 pages et liront un résumé de 15 à 20 minutes. D'autres, qui ne représentent qu'eux-mêmes, feront une déclaration de cinq minutes, comme cela s'est produit l'autre jour. Certains témoins représentent des centaines de milliers de particuliers, ou des milliers d'entreprises et ont dépensé une petite fortune en recherche pour pouvoir présenter un mémoire assez gros. Or ces témoins peuvent présenter leur exposé pendant 30 minutes, exposé qui peut être très utile pour ce Comité, s'il comprend des modifications au projet de loi. On ne peut pas d'une façon générale s'en remettre à cette règle qui est trop stricte. Le président et le Comité devront user de leur bon sens, selon les témoins. Si M. Abbot veut disserter pendant 15 ou 20 minutes sur ce projet de loi au nom de quelques centaines de milliers d'ouvriers des transports, je ne crois pas que nous allons nous en faire à propos de ces 30 minutes.

M. Taylor: Même sujet, monsieur le président. Nous n'avions pas décidé d'un temps de parole donné pour les témoins. Si le témoin veut parler pendant les 30 minutes auxquelles il a droit sans répondre à des questions, libre à lui. Mais par contre, nous nous étions entendu pour donner 10 minutes à chaque parti, et je crois que nous devrions respecter cette règle-là.

M. Benjamin: Mais certains groupes ont eu droit à une heure et demie.

Le président: Il n'y avait pas . . . Monsieur Angus.

M. Angus: A ce même propos, monsieur le président, indépendamment de cette question de temps de parole, je ne crois pas que nous nous soyons entendu pour dire que chaque témoin devait présenter des amendements. Je ne crois pas qu'il soit juste de dire à M. Abbot, ou à n'importe quel autre témoin, qu'il n'a pas fait son travail s'il ne présente pas d'amendements. Cette tâche nous revient, à nous. Si certains témoins veulent présenter des amendements, très bien. Cela nous facilite la tâche, car nous ne sommes pas tous avocats, et nous ne savons pas nécessairement comment formuler ces amendements. Mais je crois qu'il est tout aussi important de laisser aux témoins le loisir d'évoquer certaines dispositions du projet de loi, comme l'a fait M. Abbot.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Même si je déteste être d'accord avec ceux qui sont en face de moi, je crois néanmoins que certaines de leurs observations sont tout à fait justifiées. Je voudrais savoir ce que pensent les témoins qui peuvent dire tout ce qu'ils veulent. Il se peut que je m'oppose farouchement à ce qu'ils disent. Mais libre à eux de dire ce qu'ils veulent dire.

Le président: Si les députés président ce Comité, et si . . . Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais rappeler à mes collègues et à M. Benjamin que ces règles ont été établies . . .

[Text]

The Chairman: It was not a formal notice, Mr. Ouellet, on the timing. Remember, we talked about it. It was sort of an understanding; it was not a formal motion.

Mr. Ouellet: Indeed. Mr. Taylor moved a motion, and we voted on it and agreed on it. And the reason is we have a number of witnesses.

I want to remind Mr. Benjamin that, obviously, we will read the memos and presentations of those submitting presentations. If they spent a lot of money to prepare it, indeed we will take the time to look at it. And if they have a series of suggestions or amendments, we will go through it. But the essence is to speed up the process and accommodate as many witnesses as we can. We have to discipline ourselves, and that is why we passed these rules. Obviously, whether it is 10 or 12 minutes, the Chair is an intelligent person and will indeed chair the meeting and give a little more time, if necessary.

But by and large we have decided that it will be equal time for the three parties and about the same amount of time for every witness who appears before us. We said about 10 minutes for the witness and about 10 minutes for each party. And if it is more, it is 15 minutes for the witness and 15 minutes for each party. That means a block of one hour per witness, and I think it is enough, because we cannot do more. We have so many people who want to appear before us, we have to discipline ourselves.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just to add one thing to what Mr. Ouellet has just said. He is very correct, very accurate, in what he says, except we did indicate . . . I think members who were present will remember that we recognized there are national organizations that, because of their wide scope, will require a larger amount of time. We suspected that on the road we would not have many of those—most of them would be here—but we did indicate that the Chair would have some flexibility on that matter.

The Chairman: Okay, Mr. Angus.

I am glad, Mr. Abbot, I did say my extemporaneous remarks to provoke this procedural discussion, because I do know and remember there was the discussion. Mr. Benjamin was not here. But I remember the discussion. Mr. Ouellet has been correctly summarized, I am told. I did not think there had been a formal motion. Mr. Taylor thinks there was when Mr. Gray was in the Chair. The clerk also remembers the discussion. I did not think we were going to get tied down to formal motions because of what you say. Some witnesses, obviously, are going to take more time. I am glad the members have commented, though, on my comments, Mr. Abbot, because I will not ask any other witness again. If the witness is going to have the 10, 15 minutes, depending on what the witness is saying, then I will sit here and listen and be interested and be informed. But I will not make any comments, disparaging or positive, about the lack or productivity of amendments. The witnesses will use up their time in that way.

[Translation]

Le président: Ce n'était pas officiel, monsieur Ouellet. Nous en avons simplement parlé. Nous nous étions entendu là-dessus, mais aucune motion n'avait été présentée.

M. Ouellet: Oh, absolument. M. Taylor a présenté une motion, nous avons voté et la motion a été adoptée. Et nous l'avons fait parce que les témoins sont nombreux.

Je voudrais rappeler à M. Benjamin que nous allons de toute évidence lire les exposés et les mémoires de ceux qui comparaitront devant nous. S'ils y ont consacré beaucoup d'argent, nous examinerons ces mémoires. Et s'ils présentent une série de suggestions d'amendements, nous les lirons. Mais nous voulons accélérer les choses et entendre le plus grand nombre de témoins possible. La discipline doit régner et c'est la raison pour laquelle nous avons adopté ces règles. Il est évident que si les témoins dépassent leur temps de parole de deux ou trois minutes, le président, qui est intelligent, leur donnera le temps nécessaire, s'il le juge approprié.

Mais grosso modo, nous avons décidé que chaque parti et chaque témoin auront droit au même temps de parole. Nous avions dit environ 10 minutes pour les témoins et environ 10 minutes pour chaque parti. Et si nécessaire, ce temps de parole peut être prolongé de 5 minutes pour les témoins et de 5 minutes pour chaque parti. Nous nous réservons donc une heure par témoin, et je crois que cela suffit, car de toute façon nous ne pouvons en faire davantage. Il faut que la discipline règne, vu le nombre de témoins devant comparaître devant ce Comité.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi d'ajouter une simple observation à ce que vient de dire M. Ouellet. Il a tout à fait raison, sauf que nous avons dit . . . Je crois que les députés présents se souviendront que nous avons dit que certains organismes nationaux, en raison de leur importance, nécessiteront un temps de parole plus long. Nous nous étions dit que ce ne serait pas le cas en déplacement—car la plupart d'entre eux viendraient à Ottawa—mais nous avons accordé une certaine flexibilité au président.

Le président: Bien, monsieur Angus.

Je suis content, monsieur Abbot, d'avoir fait ces observations impromptues pour provoquer ce débat de procédure, car je sais que nous en avons discuté. M. Benjamin n'était pas présent, mais je me souviens bien de cette discussion. M. Ouellet a bien résumé la situation, me dit-on. Je ne croyais pas qu'il y avait eu de motion officielle. M. Taylor pense qu'elle a été adoptée lorsque M. Gray présidait la séance. La greffière se souvient également de cette discussion. Je ne pensais pas que nous avions adopté de motion officielle en raison de ce que vous avez dit. Il est évident que certains témoins prendront plus de temps. Je suis content que les députés aient réagi à mes observations, monsieur Abbot, car je n'interviendrai plus sur ce sujet. Si les témoins veulent disposer de 10 ou 15 minutes, selon ce qu'ils ont à dire, alors je m'engage à écouter, à m'y intéresser et à m'informer. Mais je ne ferai plus de commentaires désobligeants ou même positifs, à propos de l'absence ou de la présentation d'amendements. Les témoins useront de leur temps comme bon leur semble.

[Texte]

• 0950

So in that sense, I was not intentionally trying to embarrass you. You are a very tough critter, and I am certainly exposed to things said to me from time to time. I did make the extemporaneous comment about amendments, which I am not going to make again to any other witness, in view of the admonition from colleagues.

Mr. Reid: In fairness to the Chair, I support Mr. Ouellet's last comments. You did make the comment as late as yesterday to the effect that the time of this committee could not be used up with a simple extension of the presentation made on the *Freedom to Move* . . . and on the philosophy that we had to concern ourselves with the bill, we had to deal with each witness as extemporaneously as we could. That was emphasized yesterday, and I think that is the way we have to go if we are going to hear all the people who want to come before us.

The Chairman: We have had a good discussion. I have your admonitions. I am going to call on Mr. Robichaud for first questions.

Mr. R. Robichaud: *Merci, monsieur le président.*

Mr. Abbot, if we could backtrack about 10 or 15 minutes, I would like to say you are most welcome, and we would like you to express whatever points you have in your mind on this bill. I think that is what we are here for. Whatever you have to say, please feel free to say it.

When you were saying you represent 10 rail unions, and you went on to say who they were . . . I have heard those names mentioned before quite a few times, and I am sure you know in what relation.

You said Bill C-18 as is will cause hardships, will cause a flow of business north to south, cause a penetration of our system by the Americans; and you had some very serious concerns about security. But I also understood, more or less, you had concerns about jobs. Coming from the Maritimes . . . we have had a loss of jobs lately at the Moncton shops, which I feel is in part a response to this proposed deregulation legislation, in that CN is rationalizing its operations, therefore jobs are being cut and lost. Now, you might not agree with that. But if you do agree, do you see that happening in other areas of the country and in other modes of transportation?

Mr. Abbot: I would not want simply to say everything the railways have done or will do is going to be as a result of the Staggers Act in the United States, or this bill, when it becomes law. There are tough economic times in Canada without the effects of this deregulation bill, and the railways have to do what they have to do. This is acceptable. And the trade union movement will do the best it can for the employees affected. In other words, I do not think we can lump in everything the railways have to do to become an efficient and modern railway system within the present ambit of existing legislation. That is a tough enough job, and it has to be done.

[Traduction]

Alors croyez-moi, je n'essayais pas délibérément de vous embarrasser. Vous êtes un dur à cuire, et de temps à autre, on me fait des remarques. J'ai fait ce commentaire impromptu à propos des amendements, que je ne répéterai plus, vu les remontrances de mes collègues.

M. Reid: En toute justice, je m'associe à ce que vient de dire M. Ouellet. Vous avez bien dit dès hier que les témoins ne pouvaient pas simplement présenter de simples prolongements au document *Aller sans entraves*; et à propos du projet de loi, vous avez dit que nous devions user de bon sens pour chaque témoin. C'est ce qui a été dit hier et je crois que c'est ainsi que nous devons procéder si nous voulons entendre tous ceux qui ont demandé à comparaître devant ce Comité.

Le président: Cette discussion a été bonne. Je prends acte de vos remontrances. Monsieur Robichaud, vous êtes le premier sur ma liste.

M. R. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.*

Monsieur Abbot, si nous pouvions revenir en arrière de dix à 15 minutes, j'aimerais vous dire que c'est avec plaisir que nous vous accueillons ici et que vous êtes libre d'exprimer le point de vue que vous désirez à propos de ce projet de loi. Nous sommes ici pour vous écouter. Alors n'hésitez pas à dire ce que vous voulez dire.

Vous avez dit que vous représentiez 10 syndicats de cheminots et vous nous en avez donné la liste . . . J'ai déjà entendu ces noms de syndicats à plusieurs reprises et je suis sûr que vous savez à quoi je fais allusion.

Vous avez dit que le projet de loi C-18 causera de sérieux préjudices aux compagnies de chemin de fer, favorisera le trafic nord-sud, et que les Américains envahiront notre marché; vous vous êtes également inquiété de la sécurité. Cependant, à mots couverts, vous avez également exprimé une certaine inquiétude à propos des emplois. Je suis originaire des provinces Maritimes . . . Il y a eu de nombreuses mises à pied récemment aux ateliers de Moncton que l'on peut attribuer, à mon avis, en partie à cette législation portant déréglementation des transports, dans la mesure où le CN cherche à rationaliser ses opérations, ce qui le pousse à licencier son personnel. Vous n'êtes peut-être pas d'accord avec moi sur ce point. Mais dans le cas contraire, pensez-vous que d'autres licenciements se produiront dans d'autres régions du pays et dans d'autres compagnies de transport?

M. Abbot: Je ne voudrais pas me contenter de dire que les mesures que les compagnies de chemins de fer ont prises, et qu'elles prendront, sont attribuables à la **Staggers Act* américaine ou à ce projet de loi, lorsqu'il sera adopté. Indépendamment de ce projet de loi, les temps sont durs au Canada, et les compagnies de chemin de fer font ce qu'elles doivent faire. Cela, nous l'acceptons. Et les syndicats feront tout ce qu'ils peuvent pour les employés en cause. Autrement dit, je ne crois pas que l'on puisse attribuer toutes les mesures prises par les compagnies de chemin de fer pour rationaliser leurs opérations

[Text]

So there will be situations such as Moncton shops, there will be situations such as Belleville, there will be the introduction of new technologies, there will be the introduction of a variety of things that will unfortunately impact upon railway employment. This has been the case since dieselization in 1957. So we cannot say everything will be wonderful if this bill does not become a fact of life.

It is the philosophy of the bill that is the problem. The philosophy of the bill, in our judgment, as we said in our submission on *Freedom to Move*—and nothing has changed; it is the intent behind it—is it is purely and simply a shippers' bill. There is a belief held—without malice, I am sure—of the present government that competition is the be-all and the end-all and the resolution to all our problems, and if we suddenly put in the old Adam Smith concept, at the end of the pipe everything will come out wonderful. In our view, this is completely irrational with respect to transportation.

• 0955

We happen to be geographically adjacent to one of the most powerful nations in the world and one of the most powerful economies. We, 3,000 miles across, 100 miles up, with 25 million people, intuitively would rather go north-south than east-west. And this bill is encouraging that; it is linked, in our judgment, to privatization and to the concept of free trade.

The other two items are two shoes still to drop. This legislation is here and was introduced very fast simply, in our view again, because former Minister of Transport, Mr. Mazankowski, ever since he was the transportation critic, always had in his mind that he would rearrange the system. And of course, as soon as he got into harness, this is what he did and we have this bill.

But everyone who has come before this committee on *Freedom to Move* and will come before the committee, including the shippers, I think cannot argue that this bill will not cause a massive displacement of jobs in the transportation industry in Canada, trucking, air and rail. Now, that is addition to the other things that are already taking place. There is no question about it; we will lose jobs. We will have many more Monctons and Bellevilles, but not as a result of the railways perhaps dealing with technology and efficiencies. Superimposed upon that will be the fact that the railways will be losing business to the United States.

If your business is transferred to the United States, as we believe it will be—I think \$750 million is the figure quoted by Canadian Pacific—if they are right, that is jobs. So I think the answer is implicit that in the short term jobs will be lost. And we believe in the long term, because these jobs will never come back. I think that answers your question.

[Translation]

et les moderniser à ces deux projets de loi. Cette tâche est suffisamment ardue et elle doit être accomplie.

Il faudra donc composer avec les licenciements aux ateliers de Moncton, les licenciements à Belleville, l'introduction de nouvelles techniques, l'introduction de toute une série d'éléments qui malheureusement ne favoriseront pas les cheminots. C'est le cas depuis que les machines diésel ont été introduites en 1957. Alors on ne peut pas dire que tout sera rose si ce projet de loi n'est pas adopté.

C'est le principe même du projet de loi qui est en cause. Le principe de ce projet de loi, à notre avis, comme nous l'avons dit dans le mémoire que nous avons présenté à propos du document *Aller sans entraves*—et rien n'a changé; il s'agit purement et simplement d'un projet de loi favorisant les expéditeurs. Le bruit court—sans méchanceté, j'en suis sûr—que le gouvernement actuel croit que la concurrence est la panacée universelle qui permettra de résoudre tous nos problèmes et que, une fois mise en place, tout sera pour le mieux dans le meilleur des mondes. À notre avis, cette logique ne s'applique pas aux transports.

Nous jouxtons un des pays les plus puissants au monde et une des économies les plus fortes. Notre pays, dont la superficie est de 3,000 milles d'est en ouest et de 100 milles du nord au sud et dont la population est de 25 millions d'habitants, préférerait intuitivement privilégier l'axe nord-sud plutôt que l'axe est-ouest. Et c'est ce qu'encourage ce projet de loi; il est lié, à notre avis, à la vague de privatisation qui déferle sur le Canada et à la poursuite d'une libéralisation des échanges.

Ces deux derniers éléments ne sont pas encore acquis. Ces textes de loi ont été préparés et présentés très rapidement tout simplement parce que l'ancien ministre des Transports, M. Mazankowski, même à l'époque où il était critique des Transports, s'était toujours dit qu'il réarrangerait le système. Et évidemment, dès qu'il est devenu ministre, il est passé aux actes.

Mais tous les témoins qui ont comparu devant ce Comité pour discuter du document *Aller sans entraves* et qui comparaitront devant ce Comité, y compris les expéditeurs, vous diront que ce projet de loi entraînera un déplacement massif des emplois dans l'industrie des transports au Canada, dans l'industrie du camionnage, dans l'industrie aérienne et dans l'industrie ferroviaire. Et ce, sans parler de tout ce qui se produit déjà. C'est certain, nous perdrons des emplois. Il y aura beaucoup d'autres Moncton et Belleville, mais pas parce que les compagnies de chemin de fer auront décidé de rationaliser leurs opérations, mais parce que de surcroît, elles se feront manger la laine sur le dos par les États-Unis.

Si le gros du trafic passe par les États-Unis, comme ce sera le cas, à notre avis—et je crois que le Canadian Pacifique a cité le chiffre de 750 millions de dollars—si elle a raison, ces emplois seront perdus. Alors, à court terme, certains seront licenciés, et à long terme également, à notre avis, car ces emplois seront perdus à tout jamais. Je crois que cela répond à votre question.

[Texte]

Mr. R. Robichaud: *Merci, monsieur le président.***The Chairman:** *Merci, M. Robichaud.* Mr. Benjamin.**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Abbot, would you and your association be willing, because you do represent a lot of people in all modes of transportation, to mail to this committee, after you have reviewed CN's and CP's submissions—and I ask also that you review that of the Canadian Trucking Association—and provide us with where you agree with their proposed changes or any other changes that you think should be made? Would you do this so that we can see if there seems to be an overwhelming consensus, even from shippers, of a given change in the bill that should be made, then the chances of us persuading the government to accept it are all the better.

I understand your frustrations about... You made a submission to this committee, an extensive one, on *Freedom to Move*, and I take it that you are feeling that it just was not listened to or not much, if any, attention was paid to it. You felt futile about doing the same thing again. Is that your position?

Mr. Abbot: Certainly, Mr. Benjamin, I will give you that undertaking, if that is the wish of the committee. We will go through the submissions of Canadian National and Canadian Pacific, which were only made last week, and the Canadian Trucking Association, and we will give an opinion on their amendments, whether we would support them or not. There is no question we will undertake to do that, if that is acceptable to the committee and that is what you wish.

On the other hand, we really did not submit any amendments on *Freedom to Move*. Of course, it was not legislation at that time. But our problem with amendments is this: we are completely in opposition to the philosophy of the bill. Now, just as an account—in talking about amendments—to reinforce our position, I read today in *Transport Business*, March 1987, and I open the page and it says:

• 1000

"No Dilution of CGLRs": Thompson

Federal Official Says Traffic Will Not Be Lost to U.S. If Carriers Cut Rates

The first paragraph says:

There will be no dilution of the competitive joint-line rate provisions of the National Transportation Act, according to Keith Thompson. Thompson, who is head of economic reform in the office of the federal Transport Minister and generally credited as being the main architect of the new NTA, was interviewed recently in Toronto.

We have Mr. Thompson saying there is going to be no amendment to that. So what is the point in my bringing

[Traduction]

M. R. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.***Le président:** *Thank you, Mr. Robichaud.* Monsieur Benjamin.**M. Benjamin:** *Merci, monsieur le président.*

Monsieur Abbot, seriez-vous disposés, vous et votre association, car après tout vous représentez de nombreux employés des transports, après avoir lu les mémoires du CN et du CP—je vous demanderais également d'examiner celui de l'Association canadienne du camionnage—pourriez-vous nous dire quelles modifications vous avisez et nous proposer d'autres modifications si vous le jugez nécessaire? Pourriez-vous le faire pour que nous puissions déterminer si un consensus se dégage, même auprès des expéditeurs, pour que ce projet de loi soit modifié, ce qui nous permettrait d'avoir plus de poids lorsque nous essayerons de persuader le gouvernement.

Je comprends votre frustration... Vous avez présenté un mémoire à ce Comité, un gros mémoire, à propos du document *Aller sans entraves* et vous estimez que vous n'avez pas été écoutés ou qu'on n'en a pas beaucoup tenu compte. Vous avez estimé qu'il serait futile de présenter un autre exposé. Est-ce que vous le pensez?

M. Abbot: Si le Comité le désire, monsieur Benjamin, nous examinerons les mémoires du Canadien National et du Canadien Pacifique, qui n'ont été présentés que la semaine dernière, ainsi que celui de l'Association canadienne du camionnage et nous vous dirons ce que nous pensons des amendements qu'ils proposent, si nous les endossons ou non. Nous nous engageons à le faire, si le Comité le veut bien et si c'est ce que vous désirez.

D'autre part, nous n'avions pas présenté d'amendements à propos du document *Aller sans entraves*. Ce n'était pas un texte de loi à l'époque. Mais nous n'avons pas présenté d'amendements parce que nous nous opposons farouchement au principe même de ce projet de loi. Tenez, puisque nous parlons d'amendements, pour renforcer notre position, voici ce que je lis à la première page du numéro de mars 1987 de la revue *Transport Business*:

M. Thompson: «On ne reviendra pas sur la question du prix de ligne concurrentiel»

Selon un fonctionnaire fédéral, le Canada ne perdra pas une partie du marché au profit des États-Unis si les transporteurs baissent leurs tarifs.

Le premier paragraphe de cet article dit ceci:

D'après M. Keith Thompson, on ne reviendra pas sur les dispositions relatives au prix de ligne concurrentiel prévu dans le projet de loi sur les transports. M. Thompson est le responsable de la réforme économique au bureau du ministre fédéral des Transports, et on dit de lui qu'il est le principal architecte de cette nouvelle loi sur les transports. M. Thompson était interviewé récemment à Toronto.

M. Thompson dit bien qu'il n'y aura pas d'amendement à ces dispositions du projet de loi. Pourquoi alors devrais-je

[Text]

amendments to this committee when the die is cast, as far as Mr. Thompson is concerned?

And I have a great problem in understanding why a federal bureaucrat really has so much power with this piece of proposed legislation. I put that in as an aside, but I think if I wanted to get a change to this proposed legislation—

The Chairman: I am not going to make a comment, because I made a comment before, but if that does not insult all members around this table of any political party, then the members do not have the spunk I think they have. But I spoke earlier, and I do not want to say it. You know and I know that Mr. Thompson can say what he wants. You are here to say what you want, and the members are going to decide if there are amendments to the bill.

Mr. Benjamin: I take it, Mr. Abbot, it is your view that Mr. Thompson speaks with the knowledge and authority of the Minister. Is that in essence what you are saying?

Mr. Abbot: With the greatest respect, I think one should reverse that.

Mr. Benjamin: Well taken, well put.

I know your association has been in touch extensively with the experience in the United States, and not just from a labour point of view, but from an economic point of view as well, about what has occurred there. Would you have one or two names of people of great stature, and not just from a union, in the United States whom this committee should hear from? Would you have one or two people you could recommend to us whom we would be well advised to hear from regarding experience in the United States, whether it is rail, air, trucking, or whatever?

Mr. Abbot: Mr. Benjamin, there are two people. Actually, one is an American and one is a Canadian, but the American has done extensive work in Canada. One might jump to the conclusion that he might have supportive opinions for this bill, but I think you might find he has a balanced opinion. That is Carl Snively, who, as you know, was the author of the Snively commission. He is a transportation consultant in the United States, based in Washington, but he does extensive work in Canada. As I say, he was the author of the Snively commission on branch lines.

Then we have another person, Prof. Fred Anderson, of the University of Saskatchewan, I believe it is. Fred Anderson, again, was the Secretary, I believe, of the MacPherson committee on transportation.

These are two people who are eminent in their field. I think the committee should get input from them, because I think they have a number of, in my view, intelligent comments on the bill.

Mr. Cochrane: You make reference to the fact that CP had said they would lose some revenue. You made the reference that they are losing it to the United States. You are quoting that from that source?

[Translation]

proposer des amendements au comité lorsque les jeux sont faits, en ce qui concerne M. Thompson en tout cas?

Je ne comprends vraiment pas pourquoi un bureaucrate fédéral détiendrait tant de pouvoirs. Je fais ici une digression, mais je crois que, si je voulais voir modifier le projet de loi en question...

Le président: Je ne ferai pas de commentaires puisque j'en ai déjà fait, mais je dois dire que, si votre remarque n'insulte personne autour de cette table, aucun député d'aucun parti, c'est que je me trompe à leur sujet. Cependant, j'ai déjà fait mes commentaires et je n'y reviendrai pas. Vous savez comme moi que M. Thompson peut dire ce qu'il veut. Vous êtes ici pour nous dire ce que vous voulez, et les membres du comité décideront ensuite des amendements à apporter au projet de loi.

M. Benjamin: Si je comprends bien, monsieur Abbot, vous estimez que M. Thompson parle avec la bénédiction du ministre; est-ce bien cela que vous voulez dire?

M. Abbot: Je crois que les choses vont plutôt en sens inverse.

M. Benjamin: Très bien dit.

Je sais que votre association connaît très bien l'expérience des Etats-Unis non seulement du point de vue syndical, mais du point de vue économique également. Pourriez-vous nous suggérer le nom d'un ou deux Américains, bien au courant de toutes ces questions—et je ne parle pas d'un syndicaliste—que le comité devrait entendre au sujet de l'expérience américaine, qu'il s'agisse du transport par rail, air, route, etc?

M. Abbot: Monsieur Benjamin, je pense à deux personnes. En fait, l'une d'entre elles est américaine et l'autre canadienne. L'Américain a fait pas mal de travail au Canada. On pourrait sans doute en arriver à la conclusion qu'il appuie de tout coeur le projet de loi; or, vous vous rendrez compte que son opinion n'est pas aussi unilatérale que cela. Il s'agit de Carl Snively, l'auteur du rapport de la commission du même nom. Il est consultant en matière de transports aux Etats-Unis, il est établi à Washington, mais il fait également beaucoup de travail au Canada. Comme je l'ai dit, il est l'auteur du rapport de la Commission Snively sur les lignes secondaires.

Je vous suggère également le nom du professeur Fred Anderson de l'Université de la Saskatchewan, si je ne me trompe. Fred Anderson a été secrétaire du comité MacPherson sur les transports.

Il s'agit là donc de deux personnes compétentes dans ce domaine, qu'il serait sans doute intéressant de contacter car elles auraient pas mal de commentaires intelligents à faire au sujet de ce projet de loi.

M. Cochrane: Selon vous, le CP aurait affirmé qu'il perdrait certains revenus au profit des Etats-Unis. Etes-vous en train de citer cette source?

[Texte]

Mr. Abbot: We have listened to the railways' view of this bill. I have seen figures quoted by hon. members of Parliament in speeches quoting figures from the railway companies. But I have no exact knowledge as to whether or not, in fact, the railways, as a result of competition with trucking or competition with the United States—how to segregate which one of these two will impinge upon the railway companies.

• 1005

Mr. Cochrane: I think the CP had the same problem. They did not identify it was going to be initially to the United States and maybe to other carriers, or maybe to CN in Canada. But it could be within the rail community, so to speak, in the country.

Mr. Belsher: It could be lower rates, too.

Mr. Cochrane: Yes. They talk about losing revenue as opposed to losing volume. They are quite convinced they will match the prices, and so on, which may offset any opportunity to lose it to the United States.

You talk about being opposed to the economic concepts of a bill. Obviously the people you represent work for the railroads, and as the railroad does well they do well, and the number of people who work, and so on. When we are looking at a rationalization, how would you propose we amend it in such a way that . . . ? We are competing on a global system. It would be nice if we could just operate our transportation system within Canada and not pay attention to anyone else. But how can we prevent their losing business? If we do not make a competitive rate, and we do not make it possible for our people to ship their goods at a reasonable rate, we are not going to have any markets, because they are going to be undersold by the Americans or the Japanese or the Australians, or whoever else, and we are not going to have jobs anyway. What do we do? How do we handle that aspect in legislation?

Mr. Abbot: Let me give you an example, although I have not gone into it extensively. If you want to use a free trade term, a level playing field, I am not sure the deregulation in the United States—the Staggers Act and the deregulation of trucking and a variety of other things in the United States—has not given them a much better edge in coming into Canada under our deregulation bill. I really do not think the opportunity, if there was a balance, is reciprocated. For example, I do not believe that in the United States, for example, they have completely deregulated trucking between states. In other words, I believe there is still regulation between New York and an adjacent state.

Mr. Cochrane: And so there will be here.

Mr. Abbot: I am not really sure of how this thing will evolve.

Just to go on the side in trucking—I do not know what my friends in trucking would think about this—I can see one positive aspect of deregulation. It seems to me it has always been a rather futile exercise with 10 provinces that when a

[Traduction]

M. Abbot: Nous avons écouté ce que les compagnies de chemin de fer avaient à dire au sujet du projet de loi. J'ai vu les chiffres cités par les députés au cours de leurs discours. Ils citaient les chiffres des compagnies de chemin de fer. Cependant, je ne pourrais vous dire exactement si les chemins de fer canadiens souffriront à la suite de la concurrence que leur livreront les routiers ou à cause de la concurrence des États-Unis.

M. Cochrane: Le CP avait le même problème car il n'a pas pu déterminer s'il perdrait au départ une partie de son marché au profit des États-Unis ou d'autres transporteurs ou du CN au Canada. Mais le problème pourrait se poser pour le transport par rail en général.

M. Belsher: Le problème pourrait être aussi dû à la diminution des tarifs.

M. Cochrane: Oui. On parle d'une diminution des recettes par opposition à une diminution du volume. Si les conditions financières sont bonnes peut-être ne perdra-t-on de clients pas au profit des États-Unis.

Vous nous dites être opposé aux concepts économiques du projet de loi. Les personnes que vous représentez travaillent évidemment pour les chemins de fer et dépendent de ceux-ci. Lorsqu'il est question de rationalisation, comment proposez-vous que nous modifions les choses pour . . . ? En effet, nous faisons concurrence aux pays du monde entier. Il serait bien agréable de pouvoir nous limiter au transport à l'intérieur du Canada. Cependant comment pourrait-on empêcher que les chemins de fer ne perdent des clients? En effet si les taux ne sont pas concurrentiels, s'ils ne sont pas raisonnables, nous nous couperons des marchés, et ce seront les Américains, les Japonais, les Australiens ou d'autres encore qui s'en empareront. Que faire alors? Comment régler cette question en légiférant?

M. Abbot: Je pourrais peut-être vous donner un exemple, même si je n'ai pas pensé à cette question énormément. Si vous voulez promouvoir une certaine équité, je dois vous dire qu'à mon avis, la déréglementation qui s'est opérée aux États-Unis—la *Staggers Act*, la déréglementation du camionnage, etc.—leur a donné sans doute un certain avantage pour la pénétration du marché canadien dans le contexte d'une déréglementation canadienne également. Je ne crois pas que les Canadiens aient les mêmes possibilités s'ils se rendent aux États-Unis. Je ne pense pas, par exemple, qu'aux États-Unis la déréglementation du camionnage entre États se soit produite à 100 p. 100. En fait je crois que la circulation entre New York et un État adjacent fait toujours l'objet d'une réglementation.

M. Cochrane: Et ce sera la même chose ici.

M. Abbot: Je ne suis pas tout à fait sûr de l'évolution des choses.

Pour parler de la question du camionnage—et je ne sais pas ce que mes collègues qui travaillent dans ce domaine en penseraient—je peux envisager un aspect positif à cette déréglementation. La situation a toujours été compliquée ici

[Text]

trucking company wishes to go through or expand into another province it has to go before a quasi-judicial board 10 times. Anyone with intelligence would say that is somehow rather a waste of time. Things like that would make it easier for Canadian truckers—the impact on trucking with respect to hours of work—and Canadian Pacific Transport and the federal jurisdiction, whereas in provinces they do not have the same safety measures. This type of balancing I can intuitively support.

Mr. Cochrane: You are saying you are in favour of Bill C-19?

Mr. Abbot: I am not saying I am completely in favour of Bill C-19. There are many things in Bill C-19 I am not in love with. But it makes sense to do that.

But in trucking . . . At this point in time, as I understand it, UPS, Yellow Freight, and I do not know how many American trucking companies are just waiting to get in to expand into Canada. In the trucking industry this is becoming economic nationalism, if nothing else. In other words, our economics are going to be controlled by whatever fall-out . . . There are three railways in the east and three railways in the west right now as a result of the shakedown in the United States that control, I think, 84% of the business and 93% of the profits—some figures like that. The same thing will happen here. So the effects of the simplistic use of competition are going to lead us ultimately back into giants again, setting their own tariffs, or whatever, in the market and calling the shots, and then the cycle will change and we will have to start getting into regulating again. This is just our view.

• 1010

Mr. Cochrane: Okay. I know what you are saying there. When you made your comments at the beginning, you said you were opposed to the economic concepts in the bill. How can you be opposed to a bill that is going to make our products perhaps more competitive, which in turn will provide that company with more opportunities to produce their goods and ship them?

Mr. Abbot: The point is this: you are taking in your question what one would call in law leading the witness, if you will. You are taking implicit in your question that all of these things are going to happen. If these things do eventually happen, as a result of this bill, and by some reason it does not impinge upon the things that are sovereign to Canada, such as our social programs, and it does not disrupt Canadian workers and have everyone on UIC, if you will, to go to the other extent of it, if that happens, I can accept something that would do that.

Mr. Cochrane: No more than I should accept that all the negative terrible things are going to happen that you and some other witnesses have made reference to.

Mr. Abbot: Exactly! And this is where we come down really. So again, with the greatest respect to the chairman, amendment really, from our point of view, is not the question. We

[Translation]

par le fait que nous ayons 10 provinces et que, lorsqu'une compagnie de camionnage veut traverser une autre province ou veut étendre ses activités dans une autre province, elle doit présenter des demandes devant 10 commissions quasi judiciaires. Toute personne douée d'intelligence trouvera sans doute qu'il s'agit là d'une perte de temps. Dans le cadre de la déréglementation, les choses seraient facilitées pour les camionneurs—they sauraient à quoi s'en tenir en matière d'heures de travail et de sécurité. Les différentes provinces en effet ont des règlements différents dans ces domaines. C'est la raison pour laquelle je ne suis pas en désaccord avec ce genre de disposition.

M. Cochrane: Alors vous dites que vous êtes en faveur du projet de loi C-19.

M. Abbot: Je ne dis pas que je suis complètement en faveur de ce projet de loi. Il y a beaucoup de dispositions qui ne me plaisent pas. Cependant ce projet de loi se tient.

Dans le domaine du camionnage à l'heure actuelle, les grandes compagnies américaines comme UPS, *Yellow Freight* etc., ne peuvent attendre d'avoir accès au marché canadien. Ces grosses compagnies obtiendront sans doute une part importante du marché et nous perdrons . . . À l'heure actuelle, à la suite d'un remaniement aux États-Unis, trois compagnies de chemin de fer dans l'Est du pays et trois dans l'Ouest contrôlent 84 p. 100 des affaires et 93 p. 100 des profits environ. La même chose se produira ici. À la suite de cette façon simpliste d'envisager la concurrence, nous allons nous trouver captifs de ces géants américains, et plus tard nous devrons en revenir à une situation réglementée. Tel est notre point de vue sur la question.

M. Cochrane: D'accord. Je vois ce que vous voulez dire. Tout au début, vous avez dit que vous étiez opposé aux concepts économiques du projet de loi. Comment pourriez-vous vous opposer à une loi qui rendra nos produits sans doute plus compétitifs, ce qui permettra à nos compagnies de produire davantage et donc d'expédier davantage?

M. Abbot: En droit, on dirait que vous êtes en train de poser des questions tendancieuses à votre témoin. En effet, vous prenez pour acquis que toutes ces choses se produiront. Si tel est le cas à la suite de l'entrée en vigueur de la loi, et si l'on ne porte pas du même coup atteinte à nos institutions, comme nos programmes sociaux, si le chômage n'augmente pas, tout serait pour le mieux dans le meilleur des mondes.

M. Cochrane: Et croyez-vous que je devrais accepter quant à moi toutes les prophéties de malheur que vous faites, comme d'autres témoins d'ailleurs.

M. Abbot: Précisément. Et c'est là la raison de notre point de vue. Avec tout le respect que je dois au président, je vous dirai franchement qu'à notre avis, c'est tout le concept du

[Texte]

disagree with the approach being taken in the whole bill. We would accept reregulation and a look at what would happen and go very cautiously. We just have a great problem, just again intuitively, where we have a country the size of the United States, as we perceive it, just waiting there to encroach upon Canada. And this bill, as we see it, will permit them to do that.

Now, it may well be that a package of cigarettes will become 60¢ if one smokes, as is the case in the United States, and it may well be we will be able to buy a car at a lower rate, that is if you happen to live in central Ontario. It may well be that in Ontario there will be winners, there is no question about it, but in our view we just do not have the large city structures, we just do not have the population, and the simplistic idea that we can be like John Wayne and become gung-ho and get down into these markets and fight with the Americans, I mean that is just out of my sphere of imagination.

Mr. Cochrane: But I think we have to face reality that we are competing with the Americans and other countries on the world market. For example, you mentioned a package of cigarettes. Let us talk about someone making potash in Sussex. If we cannot get that potash to the marketplace at a reasonable price to compete with other countries in this world that are producing potash, then we are not going to have anyone working in the potash mills or mines, we are not going to have anyone working with the railroad to ship them, no-one at the Saint John shipyard shipping that material. Do you see the benefit of that in this scenario?

The Chairman: Okay. That is the time, and that is very good. Mr. Abbot posed his point of view and Mr. Cochrane, in the question, posed his point of view. I am glad members who thought I was being partisan, appreciate the problem. Not one of those points of view helped us in the deliberation of Bill C-18 and Bill C-19 in terms of clauses. But to summarize fairly, Mr. Abbot, I gather—because I do not want you to go to any work in producing amendments and confuse this committee—your position is very clear; you are totally against the bill and therefore do not feel it is even worthwhile to put any amendments in on any section of the bill. Is that a fair statement?

Mr. Abbot: That is a fair statement.

The Chairman: Good. I want to thank you very much for your presentation. The Chair does have these dilemmas when we are on points of view and not get to the sections.

We will now call the next witness, which is the Canadian Conference of Teamsters.

Mr. Angus: May I raise a point of order?

Mr. Abbot: I appreciate being here, Mr. Chairman, even though . . . what the hell.

Some hon. members: Oh, oh!

[Traduction]

projet de loi qu'il faudrait rejeter, au lieu de se borner à quelques amendements. Nous accepterions que l'on modifie les règlements actuels et que l'on fasse les choses très graduellement. Cependant, lorsque nous avons à nos portes un pays comme les États-Unis qui n'attend qu'une chose, pénétrer notre marché, notre intuition nous dit de nous en méfier. Or ce projet de loi permettra précisément qu'une telle chose se produise.

Il est fort possible qu'un paquet de cigarettes ne coûtera plus que 60c. comme aux États-Unis, que l'on pourra acheter une voiture à des prix inférieurs si l'on vit dans le centre de l'Ontario, et il est fort possible que certains Ontariens tirent avantage une telle situation. Cependant, nous estimons quant à nous que notre pays ne dispose pas de l'infrastructure urbaine, de la population ou de l'agressivité d'un John Wayne pour pénétrer les marchés américains.

M. Cochrane: Il faut faire face à la réalité: nous faisons concurrence aux Américains et à d'autres pays. Vous avez parlé d'un paquet de cigarettes. Prenons également l'exemple de la potasse qui est extraite au Sussex. Si nous ne pouvons acheminer notre potasse sur le marché à un prix raisonnable pour concurrencer les autres pays producteurs, nous pourrions alors fermer nos mines, mettre nos mineurs à pied, et les chemins de fer n'auront rien à faire non plus, tout comme les chantiers navals de Saint-Jean. Et vous croyez que ça c'est une situation intéressante?

Le président: Très bien, nous avons utilisé notre temps à bon escient. M. Abbot nous a donné son point de vue, M. Cochrane également. Je suis heureux de voir que les membres qui pensaient que je faisais preuve d'esprit de clocher comprennent ce problème également. Pourtant, aucun de ces arguments qui viennent d'être soulevés ne nous aidera au cours de nos délibérations sur les projets de loi C-18 et C-19. Pour résumer, monsieur Abbot—et je ne voudrais pas que vous vous fatigiez à rédiger des amendements qui ne feront que compliquer davantage le travail du Comité—votre position est très claire, vous vous opposez complètement au projet de loi, et pour cette raison vous estimez qu'il ne vaut même pas la peine de proposer des amendements à l'un ou l'autre des articles du projet de loi. Est-ce que je résume bien la situation?

M. Abbot: Oui.

Le président: Bien. Je vous remercie de votre exposé. Le président se trouve devant un dilemme lorsque l'on expose un point de vue au lieu de se borner aux articles à l'étude.

Nous demanderons maintenant au prochain témoin de bien vouloir s'avancer. Il s'agit de la *Canadian Conference of Teamsters*.

M. Angus: J'invoque le Règlement.

M. Abbot: Je suis heureux d'être ici, monsieur le président, même si . . . peu importe.

Des voix: Oh! Oh!.

[Text]

The Chairman: We appreciate it, even though you think it is a waste of time! We are glad always to see you too, Mr. Abbot, even though sometimes we do have exchanges from time to time.

What is the point of order, Mr. Angus?

Mr. Angus: Mr. Chairman, Mr. Abbot in his presentation made reference to a quote from Mr. Thompson in *Transportation Business*. I will ask the messengers to get a photocopy of it. But I am wondering if at some other point we can take a look at that article and determine if there is anywhere we should be going as a committee.

The Chairman: Mr. Angus, you can even do better than that. Call Mr. Thompson. Anyway, do whatever you want. We have here the Canadian Conference of Teamsters. Who is presenting the brief?

Senator Edward Lawson (International Director, Canadian Conference of Teamsters): I am.

The Chairman: I am most surprised. No, no, not really. We would like to welcome you, Senator Lawson. Would you identify who is with you?

Senator Lawson: Yes.

The Chairman: You have seen, you have been sitting there patiently, so the chairman is now going to shut up and let you use up your 10 or 12 minutes any way you want.

• 1015

Senator Lawson: With me this morning, because I did not want to come to the table alone after what I heard this morning—

The Chairman: Oh, you! You have been to many tables a lot more turbulent than this.

Senator Lawson: —are Robert Robichaud, Executive Assistant to the International Director, and Dr. Ronald Douglas, who is our Research Director with the Canadian Conference of Teamsters.

I would like to proceed, Mr. Chairman, by reading our brief submission, which will only take five or six minutes, and I think in a concise way will put forward the position of the Canadian Conference of Teamsters.

The Canadian Conference of Teamsters is an International Labour Organization representing 90,000 employees of some 4,000 companies in Canada. While our organization has a broad membership base in all of the major sectors and regions of the Canadian economy, the for-hire trucking industry is our largest single employer. We are the predominant trucking union in Canada, representing in excess of 30,000 drivers, warehousemen, mechanics and office workers throughout the industry.

We are certified with almost all major carriers and represent the vast majority of trucking employees within the federal jurisdiction. Such well-known extraprovincial carriers as Motorways, Reimer, Kingsway, Thomas, Nationwide Transport, Brazeau, Canadian Freightways and Route Canada are all major employers of teamsters. In addition, we have

[Translation]

Le président: Nous apprécions votre comparution, même si vous pensez que c'est une perte de temps. Nous sommes toujours heureux de vous voir même si nous ne sommes pas toujours d'accord.

De quel rappel au Règlement s'agit-il, monsieur Angus?

M. Angus: Monsieur le président, M. Abbot a cité un article du *Transportation Business* dans lequel on mentionne M. Thompson. J'aimerais demander que les messagers obtiennent une photocopie de ce document. J'aimerais à un autre moment que nous étudions cet article pour voir ce que le Comité devrait faire.

Le président: Monsieur Angus, une meilleure solution serait sans doute de demander à M. Thompson de comparaître. Mais peu importe. Nous accueillons la *Canadian Conference of Teamsters*. Qui va présenter le mémoire?

Le sénateur Edward Lawson (directeur international, Conférence canadienne des Teamsters): Moi.

Le président: Je ne suis pas surpris, vraiment pas. Nous vous souhaitons la bienvenue, sénateur. Pourriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent?

Le sénateur Lawson: Certainement.

Le président: Vous avez attendu patiemment et le président va maintenant se taire pour vous permettre d'utiliser vos dix ou douze minutes comme vous le voudrez.

Le sénateur Lawson: Je suis accompagné ce matin. En fait, je ne voulais pas venir témoigner tout seul après ce que j'ai entendu.

Le président: Vraiment! Je pense que vous avez assisté à des réunions beaucoup plus agitées que celle-ci.

Le sénateur Lawson: Je vous présente M. Robert Robichaud, adjoint exécutif du directeur international et M. Ronald Douglas, directeur de la Recherche à la Conférence canadienne des *Teamsters*.

J'aimerais vous lire notre mémoire, monsieur le président. Cela ne dépassera pas les cinq ou six minutes et je pense que celui-ci vous expliquera de façon concise quelle est la position de la Conférence canadienne des *Teamsters*.

La Conférence canadienne des *Teamsters* est une organisation ouvrière internationale représentant 90,000 employés d'environ 4,000 compagnies au Canada. Bien que nos membres soient répartis dans tous les secteurs importants et toutes les régions de l'économie canadienne, l'industrie du transport routier est notre plus important employeur. Nous sommes le syndicat prédominant dans le transport routier au Canada représentant plus de 30,000 chauffeurs, hommes d'entrepôts, mécaniciens et employés de bureau à l'intérieur de l'industrie.

Nous sommes accrédités pour représenter la majorité des employés, oeuvrant dans la juridiction fédérale, travaillant pour presque toutes les compagnies de transport routier majeures. Des compagnies bien connues telles *Motorways*, *Reimer*, *Kingsway*, *Thomas Nationwide Transport*, *Brazeau*, *Canadian Freightways* et *Route Canada* sont toutes des

[Texte]

substantial representation in related sectors that will be impacted by the new National Transportation Act, such as interprovincial trucking, bus and car-haul operations.

As an international union, we have had firsthand experience with deregulation. Since 1980 when the Interstate Commerce Commission began deregulation in the U.S. trucking industry, the number of carriers has more than doubled. In a market that could barely sustain its existing carriers, the outcome was predictable. Carriers were forced to engage in cut-throat competition to maintain their market share, with the result that more than 70 major Teamster carriers, with revenues of \$4.8 billion and 105,000 employees, went out of business.

In addition, these massive dislocations have been accompanied by serious safety problems, rate increases for small shippers, reduced service to small communities and a steady trend toward corporate concentration.

Understandably, we do not welcome the prospect of having these same difficulties imported into the Canadian trucking industry by way of the new National Transportation Act. However, notwithstanding our misgivings, we recognize that the concept of liberalized entry into the Canadian trucking industry has been adopted in principle by Parliament. Therefore, we wish to address some of the shortcomings of the proposed legislation and submit what we believe to be suitable modifications.

In the past few years, the major Canadian carriers have been actively positioning themselves to operate in a deregulated environment as evidenced by the growing number of mergers, acquisitions and restructurings. We foresee a continuation of this trend toward consolidations and anticipate that there will be no new major domestic carriers entering the market in the near term. Consequently, the influx of new entrants to the industry will be comprised almost entirely of small non-union companies and individual owner operators.

Under the reverse-onus transition period contemplated in the act, these operators will be able to acquire operating authority at will, since existing carriers will be unable to prove that a small entrant will significantly affect the industry or the public interest.

Small non-union companies and owner operators have an obvious cost advantage over the major carriers by way of lower wage structures and non-existent fringe benefit packages. Moreover, these operators will find themselves under pressure to further reduce their costs in order to meet the severe competitive demands that currently exist in the Canadian trucking industry. Experience indicates that these operators tend to respond to such pressure by driving excessive hours and deferring maintenance on their equipment.

[Traduction]

employeurs majeurs de *Teamsters*. De plus, nous avons une représentation substantielle dans des secteurs connexes qui seront affectés par la nouvelle loi des transports tels le transport intraprovincial, les transporteurs automobiles et le transport par autobus.

En tant que syndicat international, nous avons eu une expérience de première main avec le dossier de la déréglementation. Depuis 1980, lorsque l'*Interstate Commerce Commission* a débuté la déréglementation de l'industrie du transport routier aux États-Unis, le nombre de transporteurs a plus que doublé. Dans un marché qui pouvait à peine soutenir les transporteurs existants, le résultat était prévisible: les transporteurs s'engagèrent dans une compétition dévastatrice pour maintenir leur part du marché, avec le résultat que plus de 70 compagnies majeures employant des *Teamsters*, avec des revenus de 4.8 milliards et 105,000 employés ont dû fermer leurs portes.

De plus, ces dislocations majeures ont été accompagnées de sérieux problèmes de sécurité, des augmentations de tarifs pour les petits expéditeurs, un service réduit pour les petites communautés et une tendance soutenue à la concentration.

Il est évident que nous envisageons avec appréhension l'émergence de difficultés similaires pour l'industrie du transport routier canadien par l'entremise de la nouvelle loi nationale sur les transports. Cependant, malgré nos sérieuses réserves, nous reconnaissons que le concept d'entrée libéralisée dans l'industrie canadienne du transport routier a été adopté en principe par le Parlement. Conséquemment, nous voudrions parler de quelques défaillances du projet de loi proposé et soumettre les modifications que nous considérons appropriées.

Au cours des dernières années, les transporteurs canadiens majeurs se sont activement repositionnés afin d'opérer dans un environnement déréglementé, tel que démontré par le nombre croissant de fusions, acquisitions et restructurations de compagnies. Nous entrevoyons la continuation de cette tendance vers une consolidation et nous prévoyons qu'il n'y aura pas de nouvelles compagnies domestiques majeures entrant dans le marché à court terme. Conséquemment, l'inondation de nouveaux participants dans l'industrie sera composée presque totalement de petites compagnies non syndiquées et d'artisans indépendants.

Durant la période de transition de «fardeau de la preuve inversée» prévue dans la loi, ces exploitants pourront obtenir des permis d'exploitation à volonté, puisque les transporteurs actuels seront incapables de prouver que l'entrée d'un petit exploitant affectera de façon significative l'industrie ou l'intérêt public.

Les petites compagnies non syndiquées et les artisans indépendants ont un avantage de coût évident face aux transporteurs majeurs sous la forme de structure salariale inférieure et de bénéfices marginaux non existants. De plus, ces exploitants se verront sous pression de réduire leur coût d'exploitation dans l'environnement compétitif sévère qui existe présentement dans l'industrie du transport routier. L'expérience démontre que ces exploitants ont tendance à répondre à ces pressions compétitives en conduisant pendant

[Text]

The downward pressure on labour costs and the potential for compromising safety are two key implications of deregulation that are of direct concern to our organization. We recognize that the labour cost advantage enjoyed by our non-union competitors is a problem of special interest for our organization to address by way of collective bargaining and recruiting endeavours. The safety cost advantage, on the other hand, is a matter of public concern and one that must be effectively addressed by legislation. What is especially disturbing to us in this regard is that, whereas relaxed entry requirements are scheduled for implementation on January 1, 1988, effective and enforceable safety regulations currently under development in the form of the National Safety Code for motor carriers will not be in place and operational until late 1989 at the earliest.

In our view, the infrastructure of legislation, regulations and personnel required to effectively enforce the safety provisions of the National Transportation Act are a prerequisite to any form of relaxed entry into the Canadian trucking industry. It is unthinkable to issue operating authorities at will when effective safety enforcement mechanisms are still at the developmental stage.

• 1020

Given that this infrastructure will be in place no later than late 1989, we recommend that the implementation of the reverse-onus transition period be deferred to January 1, 1990, and correspondingly, that the fit, willing, and able entry test be put into effect at the end of the proposed three-year transition period, on January 1, 1993.

As a consequence of our experience with deregulation in the U.S., we are also concerned with the potential for job dislocation in the unionized sector of the industry. We anticipate that the government's new transportation policy will produce a significant shift in jobs from the union to the non-union sector of the trucking industry. The number of Teamsters members who will be displaced is presently expected to be in the 5,000 to 10,000 range. Many of these displaced workers will be either unwilling or unable to secure employment in the non-union and owner-operator sector of the industry, with its marginal working conditions and rates of pay.

The proposed legislation contains no mechanism to provide counselling or retraining to reintegrate these displaced workers into the productive work force. We recommend that the legislation be amended to address this important concern, and propose that the task of reintegrating displaced workers be undertaken as a separate and special initiative, using the general training services of the Department of Employment and Immigration.

In connection with this proposal, we wish to emphasize that the committee can significantly reduce the job impact and the

[Translation]

des heures excessives et en négligeant l'entretien de leur équipement.

Les pressions à la baisse des coûts de travail et le potentiel de compromettre la sécurité sont deux implications primordiales de la déréglementation qui touchent notre organisation de très près. Nous reconnaissons que l'avantage au niveau des coûts de travail dont jouissent nos compétiteurs non syndiqués est un problème spécial pour notre organisation qui devra être abordé au niveau de la négociation collective et des efforts de recrutement. Cependant, l'avantage de coûts au niveau de la sécurité relève du domaine public et doit être effectivement traité par des efforts législatifs. Ce qui nous concerne le plus à cet égard est que, bien que la relâche des critères à l'entrée devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1988, une réglementation efficace et applicable au niveau de la sécurité, présentement au stade de développement sous la forme du Code national de sécurité pour les transporteurs routiers, ne sera pas en place et opérationnelle avant la fin de 1989 au plus tôt.

À notre avis, l'infrastructure de législation, règlements et personnel requis pour adéquatement appliquer les critères de sécurité soulevés par la Loi des transports, est un prérequis à une relâche des critères à l'entrée dans l'industrie du transport routier canadien. Il est impensable d'émettre des permis d'exploitation à volonté lorsque les mécanismes d'application de la réglementation sécuritaire est encore dans sa phase de développement.

Étant donné que cette infrastructure ne sera pas en place avant la fin de 1989, nous recommandons que l'entrée en vigueur de la phase de transition du «fardeau de la preuve inversée» soit reportée au 1^{er} janvier 1990, et conséquemment, que l'étape finale pour les critères à l'entrée basés uniquement sur la sécurité et l'assurance, entre en vigueur après la période de transition de trois ans proposée, soit le 1^{er} janvier 1993.

À la suite de notre expérience aux États-Unis, nous avons de sérieuses inquiétudes face aux bouleversements possibles en ce qui concerne les emplois dans le secteur syndiqué de l'industrie. Nous prévoyons que la nouvelle politique du transport du gouvernement va provoquer un transfert important d'emplois du secteur syndiqué au secteur non syndiqué de l'industrie du transport routier. Le nombre de membres des Teamsters qui seront déplacés est évalué présentement aux environs de 5,000 à 10,000 travailleurs. Plusieurs de ces travailleurs déplacés ne voudront ou ne pourront se trouver de l'emploi dans le secteur non syndiqué ou celui des artisans indépendants avec leurs conditions de travail et salaires marginaux.

Le projet de loi ne prévoit aucun mécanisme de counselling et de formation pour réintégrer ces travailleurs dans la force ouvrière productive. Nous recommandons que la loi soit amendée pour traiter ce problème et nous proposons que la tâche de réintégrer ces travailleurs déplacés soit entreprise sous la forme d'une initiative spéciale et prioritaire en utilisant les services de formation disponibles par l'entremise d'Emploi et Immigration Canada.

À cet égard, nous voudrions ajouter que le Comité peut réduire de façon significative l'impact au niveau des emplois et

[Texte]

related retraining requirements by simply ensuring that the legislated safety infrastructure is in place and being enforced in a timely manner. This would remove the safety cost advantage enjoyed by the non-union and owner-operator sector of the trucking industry, thereby eliminating a potentially dangerous and destabilizing element from the environment that will be created by the proposed new National Transportation Act.

In conclusion, while we have very serious reservations about the much-heralded benefits of deregulation, we recognize that Parliament has given its approval in principle to this course of action. What we are asking of the committee is to ensure that this new policy will be implemented in such a way as to minimize the destructive impact on safety and employment. By delaying the implementation of the proposed legislation until such time as the National Safety Code for Motor Carriers is fully operational, you will establish a level playing field for all participants in the new environment and curtail the natural tendency for operators to minimize costs at the expense of safety.

The Chairman: Senator Lawson, I want to thank you and compliment you on your brief, and for directing your brief remarks to those aspects of the bill that are there. They were most relevant and most constructive.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I too want to compliment the Senator for his presentation, and thank the Teamsters for their presentation today.

There is one thing that is a bit confusing to me, and I want a clarification. About your being concerned that this proposed legislation be implemented before the National Safety Code is fully operational, it is interesting that not only you, representing the workers, have this view, but the owners of the companies have the same view. So indeed it is the entire industry that has a similar attitude toward the current bills. I do hope that will ring a bell among the members of our committee and we might see the possibility of accepting amendments along these lines.

Where I am a bit mixed up is that not only do you want that the National Safety Code be fully operational, but you also want another three years of grace. Do you not think by then it will not be necessary? If indeed the proposed legislation is not promulgated or does not take effect before the National Safety Code is fully operational, maybe this three years reverse-onus period will not be necessary. What is your view in this regard?

Senator Lawson: That may be the case if the National Safety Code is fully implemented and the enforcement provisions are there and are being properly applied. The original legislation contemplated a delay to allow all those things to take place. So we were simply setting that back.

Mr. Robert Robichaud (Executive Assistant, Canadian Conference of Teamsters): May I just add that some of the mechanisms under the National Safety Code are to determine the fitness of a new entrant. They will develop operator profiles

[Traduction]

de la nécessité de programmes de recyclage en assurant simplement que l'infrastructure législative en matière de sécurité soit en place et appliquée avant de déréglementer. Ceci enlèverait l'avantage de coût au niveau de la sécurité dont jouissent les transporteurs non syndiqués et les artisans indépendants, éliminant ainsi un élément dangereux et destabilisant de l'environnement qui sera créé par la nouvelle loi des transports.

Pour conclure, bien que nous ayons de très sérieuses réserves face aux soi-disant bénéfices de la déréglementation, nous reconnaissons que le Parlement a donné son accord de principe envers cette politique. Ce que nous demandons du Comité est d'assurer que cette nouvelle politique soit mise en application de façon à minimiser l'impact destructif au niveau de la sécurité et de l'emploi. En retardant l'entrée en vigueur de la loi jusqu'à ce que le Code national de sécurité pour les transporteurs routiers soit pleinement opérationnel, vous établirez un environnement équitable pour tous les participants dans ce nouvel environnement et vous réduirez la tendance naturelle des exploitants à minimiser leurs coûts au détriment de la sécurité.

Le président: Monsieur le sénateur, je vous remercie et vous félicite. Votre mémoire porte bien sur les différents articles du projet de loi. Vos remarques sont pertinentes et très constructives.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais également féliciter le sénateur pour sa présentation et remercier également les Teamsters.

Pourriez-vous nous donner certaines précisions. Vous vous préoccupez du fait que la loi sera appliquée avant l'entrée en vigueur du Code national de sécurité. Or, il est intéressant de noter que ce n'est pas simplement vous, qui représentez les ouvriers, qui éprouvez une telle crainte, mais également les propriétaires des compagnies. En fait, c'est toute l'industrie qui a de telles réticences envers les projets de loi en question, J'espère que cela fera comprendre quelque chose aux membres de notre Comité et que nous pourrions ainsi adopter des amendements à ce sujet.

Ce que je ne comprends pas bien, c'est que vous désirez que le Code national de sécurité soit tout à fait en place; de plus, vous voulez également une période de grâce de trois ans. Ne croyez-vous pas qu'à cette époque ce ne sera plus nécessaire? Si la loi n'est pas promulguée ou n'entre pas en vigueur avant que ne s'applique le Code national de sécurité, cette période de trois ans pendant laquelle le fardeau de la preuve serait renversé ne serait pas nécessaire. Qu'en pensez-vous?

Le sénateur Lawson: Peut-être, si le Code national de sécurité est tout à fait mis en oeuvre et si son application se fait comme il se doit. Au départ, la loi prévoyait un délai à cet effet et nous voulons simplement revenir à cette situation,

M. Robert Robichaud (adjoint exécutif, Conférence canadienne des Teamsters): Certains des mécanismes dans le cadre du Code national de sécurité, doit déterminer si un nouveau venu se conforme aux règles. On cataloguera

[Text]

for all the violations. If a guy is a bad actor in one jurisdiction, they will know from one province to the other not to issue this guy operating authorities.

• 1025

Now, none of this will even come close to being in place this year. They are just getting the mechanics to be able to start doing something by late 1989. But it is going to take them a certain period of time just to gather the information, just to have a system where violations are reported and accidents are investigated. None of this exists right now, more or less.

So if we were sure, 100% certain, that legislation and regulations would be in place, and that the provincial governments would put in sufficient budgets and resources, which is a little doubtful at this time—trucking is never a very glamorous subject for provincial governments—then we could go with that option. But our fear is that, still, by 1990, the whole safety apparatus, which will control an awful lot of these problems, will not be in place. So that is why we are giving ourselves a bit of playing time.

Mr. Ouellet: The additional three years.

Mr. R. Robichaud: Your original three years in the bill.

Mr. Ouellet: You indicate you have doubts the province will be ready, or will be willing to be ready. Have you had consultations with provincial authorities? What is your reading of the situation? I am asking the questions because clearly, when the proposed legislation was presented in the first place by the then Minister of Transport, Mr. Mazankowski, he indicated in the House that indeed there had been an agreement with the provinces. Now, my understanding is that this agreement is an agreement in principle, but certainly not of the fine print. Since then, which is now almost two years ago, the indication I have is there has really not been any concrete work done. Do you have views on this? Can you explain what . . . ?

Mr. R. Robichaud: I would object to that, because we are working very closely with CCMTA, and we are being consulted and invited to make comments. I have never seen, in my life, 10 provinces, 10 jurisdictions, do so much work and progress so quickly in trying to develop something.

The agreement in principle is very simple. It is a five-page thing. We are going to operate safely, and so on and so forth. But to develop the whole 17 or 18 sets of regulations they are looking at, co-ordinated so they do not conflict with their previous . . . just to get 10 provinces to agree is a little strange at the best of times. But in this case they have been working diligently to develop standards and models, and they are moving into trying to pressure provinces to enact these regulations, modify their legislation, put it on the agenda, maybe not this session but the session of spring next year, and so on and so forth. So there is movement there. The will of the

[Translation]

également tous les exploitants coupables de délits. Si un transporteur se conduit mal dans une province, il ne se verra pas émettre de permis d'exploitation dans une autre.

De telles dispositions ne pourront être adoptées au cours de cette année. Les autorités n'en sont qu'au début et ce n'est qu'à la fin de 1989 qu'elles pourront commencer à faire quelque chose. Cependant, il leur faudra une certaine période pour rassembler les renseignements, mettre sur pied un système de signalisation des délits et d'enquêtes en cas d'accidents. Rien de tout cela n'existe à l'heure actuelle.

Par conséquent si nous étions sûrs à 100 p. 100 que la loi et les règlements seraient adoptés et que les gouvernements provinciaux consacraient suffisamment de ressources financières à tout cela, ce qui est un peu douteux à l'heure actuelle—les discussions sur le camionnage n'a jamais paru un sujet particulièrement intéressant pour les gouvernements provinciaux—si tel était le cas, nous pourrions certainement avoir recours à cette option. Cependant nous craignons fort que, même en 1990, toute cette infrastructure ne soit pas en place. C'est la raison pour laquelle nous voulons nous donner une période de grâce.

M. Ouellet: Les trois ans traditionnels.

M. R. Robichaud: Les trois ans que l'on avait prévus au départ dans le projet de loi.

M. Ouellet: Vous indiquez qu'à votre avis, les provinces ne sont sans doute pas prêtes ou ne voudront pas l'être. Avez-vous eu des consultations avec les autorités provinciales? Comment envisagez-vous la situation? La raison pour laquelle je vous pose cette question, c'est que, lorsque ce projet de loi avait été présenté tout au début par l'ancien ministre des Transports, M. Mazankowski, celui-ci avait indiqué à la Chambre qu'il y avait bel et bien eu entente avec les provinces. Or, si je comprends bien, il s'agirait simplement d'une entente de principe, mais certainement pas sur les détails. Depuis cette époque, il y a près de deux ans, aucun travail concret n'a été véritablement réalisé. Qu'en pensez-vous? Pourriez-vous nous expliquer . . . ?

M. R. Robichaud: Personnellement, je ne suis pas d'accord, car nous travaillons en très étroite collaboration avec la CCMTA, nous sommes consultés et nous sommes invités à faire des commentaires. Je n'ai jamais vu dans ma vie dix provinces, dix juridictions qui travaillent autant et qui réalisent des progrès aussi rapides pour en arriver à quelque chose.

L'entente de principe est très simple. Il s'agit d'un document de cinq pages. Il prévoit l'exploitation sécuritaire, etc. Cependant, pour mettre au point les 17 ou 18 règlements envisagés et pour faire en sorte que ceux-ci soient compatibles avec . . . évidemment lorsque dix provinces doivent s'entendre, c'est parfois un peu difficile, même dans les meilleures circonstances. Cependant, dans ce cas, ils ont travaillé très rapidement afin d'élaborer des normes et des modèles, et ils essaient d'insister auprès des provinces pour que celles-ci adoptent les règlements, modifient leurs lois, inscrivent toutes ces questions à l'ordre du jour, peut-être pas de cette session, mais de la

[Texte]

people around the table . . . and they are all bureaucrats, and they are people, I think, who have been waiting for a long time to be able to put safety regulations together. They have done tremendous work.

It has been approved in principle by the Ministers and the deputy ministers, but it will come down to a point of political will at some time. Will the money be there to enforce, to have proper policing, and to make sure the system operates?

Mr. Ouellet: What you are telling us is that at the official level there are working sessions, and there is work that is done, but it is not yet finalized. That is why you are saying it is doubtful it will be ready before 1989, early 1990. That is your own estimation.

Are all provinces represented at these working sessions?

Mr. R. Robichaud: Yes; and the territories.

Mr. Ouellet: And everybody is working together.

Mr. R. Robichaud: Yes; at a very fast pace too.

Senator Lawson: The only thing we should add on that is that the safety aspect as it applies in a deregulated environment in the United States is an absolute horror story; so much so that we are advised that currently in the State of California they are conducting hearings about re-regulation. The cases are by the thousands, in a deregulated atmosphere, with these owner-operator and small operators running 18-20 hours, operating on no-doze pills, trying to stay awake. They are making one extra trip, cutting rates. The carnage on the American highways has been so well documented, there are so many cases, that they now realize that something desperate must be done to deal with the safety aspect.

• 1030

We must not fall into the same trap here. If it is going to happen—it seems that we have the policy that they had in the United States. It may have been a terrible mistake, but, in Canada, we are going to make bigger and better mistakes. If they are going to have this between the provinces, let us at least have in place, as Mr. Robichaud said, the finances, the resources, to implement safety regulations, with proper enforcement and the number of people to do it to make it effective. If not, we are going to have the same horror story here in Canada that exists in the United States.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Ouellet, your time—this was an interesting time and thank you for that intervention.

Senator Lawson, I assume you know that yesterday the Ontario Trucking Association was before us—

Senator Lawson: Yes.

[Traduction]

session du printemps prochain, etc. Par conséquent, les choses bougent. Ce sont des bureaucrates qui s'occupent de cette question, et je crois qu'ils attendent depuis longtemps de pouvoir travailler à ce code de la sécurité. Ils ont fait un travail énorme.

Celui-ci a été approuvé en principe par les ministres et sous-ministres, mais, à un moment ou à un autre, il faudra que la volonté politique existe. Les fonds seront-ils disponibles pour l'application et la surveillance, bref pour s'assurer que le système fonctionne correctement?

M. Ouellet: Ainsi, d'après ce que vous dites, au niveau officiel il y a des séances de travail, des choses sont faites, mais rien n'a été complètement décidé. C'est la raison pour laquelle vous dites qu'il serait fort peut probable que tout soit terminé avant 1989 ou au début de 1990. C'est ce que vous dites, n'est-ce pas.

Toutes les provinces sont-elles représentées au cours de ces séances de travail?

M. R. Robichaud: Oui, de même que les territoires.

M. Ouellet: Et tout le monde travaille de concert?

M. R. Robichaud: Oui, et très rapidement également.

Le sénateur Lawson: La seule chose que l'on devrait ajouter, c'est que la situation aux États-Unis dans le contexte de la déréglementation, et ce en matière de sécurité, est absolument effrayante. À tel point que, d'après ce que nous savons, l'État de Californie tient à l'heure actuelle des séances en vue d'examiner la question d'une nouvelle réglementation. Depuis la déréglementation, il y a eu des milliers de cas où les propriétaires exploitants et les petits entrepreneurs travaillent entre 18 et 20 heures par jour en prenant des comprimés de caféine pour se tenir éveillés. Ils font un trajet de plus que normalement et réduisent leurs tarifs. Aux États-Unis, on a très bien documenté le carnage qui se produit sur les routes et les autorités ont maintenant pris conscience de la nécessité de prendre des mesures désespérées pour assurer la sécurité.

Nous ne devons pas nous laisser prendre au même piège ici. Je crains que cela ne se produise puisque nous semblons vouloir adopter la même politique qu'aux États-Unis. Si ça s'est avéré être une terrible erreur là-bas, nous, au Canada, nous nous apprêtons à faire pire qu'eux. Si le même genre de régime doit être mis en place entre les provinces, veillons, comme l'a dit M. Robichaud, à débloquer les crédits et les ressources nécessaires, à adopter des règlements en matière de sécurité, à en assurer l'exécution et à mettre en place les effectifs requis pour que le système fonctionne efficacement. Sans cela, les histoires d'horreurs que vivent les États-Unis se répéteront ici au Canada.

Le président: Merci. Monsieur Ouellet, votre temps . . . Je vous remercie de cette intervention très intéressante.

Sénateur Lawson, vous savez sans doute qu'hier la *Ontario Trucking Association* a comparu?

Le sénateur Lawson: Oui.

[Text]

The Chairman: —and they produced some very interesting tables. They zoned in on the California experience in somewhat the same way that you did. So it is very interesting to get your point of view from the very practical people who drive the trucks and the association that often owns the trucks. They said the same thing. I gather that may be why there is so much energy being expended and work being done in order to get this agreement amongst all the provinces.

Senator Lawson: Yes, I believe that is the case.

Mr. Benjamin: On a point of information, do you have any members who still know how to harness and hitch up a team of horses?

Senator Lawson: Yes.

Mr. Benjamin: You do?

Senator Lawson: Yes.

Mr. Benjamin: Good.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Senator, gentlemen, welcome.

I want to pursue a little bit further the discussion between you and Mr. Ouellet. It seems to me that, even with your requested extension, there still is a timeframe problem. Would it not be more sensible to have the National Safety Code in place for a year or two—in place, meaning operating, actually out there in the field working—before the deregulation was to evolve?

Senator Lawson: Oh, absolutely, without question. That would be the most logical, sensible way to proceed.

Mr. Angus: Is there a timeframe? I said one or two years, but realistically, from your experience in the field, what would be the most appropriate length of time that the National Safety Code should be in operation before the reverse onus and other things come into being?

Senator Lawson: I would say two years. Robert, you may have a different response to that. I would think two years...

Mr. R. Robichaud: The actual experience with the National Safety Code, to gather and know who the bad actors are, set up the system and the enforcement mechanism, requires a couple of years. We were shooting for January 1, 1993.

Mr. Angus: Okay.

Let me shift over to another aspect of safety. In your final comments to Mr. Ouellet, you talked about the Californian experience. I had an opportunity on the weekend to meet with a number of trucking companies in Thunder Bay. It was on the subject of insurance, for another reason. One of the owners of a reasonable-sized company in Thunder Bay—80 tractors and about 120-130 trailers—indicated to us that there was public criticism about trucking safety on northwestern Ontario highways. There were four accidents within the city limits of Thunder Bay, on our bypass, which involved transport trucks.

[Translation]

Le président: ... et il nous a remis des tableaux très intéressants. Des porte-parole de l'Association ont, comme vous, cité l'exemple de la Californie. Nous nous intéressons donc vivement aux commentaires des camionneurs et de l'Association qui est souvent propriétaire des camions. Ils nous ont dit la même chose. C'est sans doute ce qui explique l'énorme quantité de temps et d'énergie consacrée à l'obtention d'un accord qui serait ratifié par toutes les provinces.

Le sénateur Lawson: Oui, je crois que c'est le cas.

M. Benjamin: Pouvez-vous me dire si vous comptez encore parmi vos membres des gens qui savent atteler un équipage de chevaux?

Le sénateur Lawson: Oui.

M. Benjamin: Vous en avez?

Le sénateur Lawson: Oui.

M. Benjamin: C'est excellent.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Sénateur, messieurs, bienvenue.

J'aimerais pousser un peu plus loin la discussion que vous avez eue avec M. Ouellet. Il me semble que, même avec la prolongation que vous demandez, il y aura quand même un problème pour ce qui est du délai de mise en oeuvre. Ne serait-il pas sensé d'attendre que le Code national de sécurité ait été effectivement mis en oeuvre depuis un an ou deux avant de procéder avec la déréglementation?

Le sénateur Lawson: Oh! absolument, sans aucun doute. Ce serait la façon la plus logique et la plus sensée de procéder.

M. Angus: A-t-on proposé un délai de mise en oeuvre? J'ai parlé d'un ou deux ans, mais d'après votre expérience, combien de temps faudrait-il attendre après la mise en oeuvre du Code national de sécurité avant que les dispositions touchant le renversement du fardeau de la preuve et autres dispositions entrent en vigueur?

Le sénateur Lawson: Je dirais deux ans. Robert, vous donneriez peut-être une réponse différente à cette question. Je crois que deux ans...

M. R. Robichaud: Il faudrait donc compter quelques années pour la mise en place du Code national de sécurité et ses mécanismes d'exécution et pour savoir qui sont ceux qui ne s'y conforment pas. Nous estimons que cet objectif pourrait être atteint à compter du premier janvier 1993.

M. Angus: D'accord.

J'aimerais aborder un autre aspect de la question de la sécurité. En terminant votre réponse à M. Ouellet, vous avez parlé de l'expérience de la Californie. Pendant la fin de semaine, j'ai eu l'occasion de rencontrer un certain nombre de représentants de compagnies de camionnage à Thunder Bay. Nous parlions d'assurances. L'un des propriétaires d'une société de taille moyenne à Thunder Bay—elle compte 80 tracteurs et entre 120 à 130 remorques—nous a dit que la population avait de sérieux doutes quant à la sécurité du transport par camion sur les autoroutes du nord-ouest de

[Texte]

He checked it out and he found that all four of those accidents involved what he called, fly-by-nighters. Whether he was talking about owner-operators or what, I do not know. Do we already have a situation in Canada where, because of the 18-hour day or the financial resources being stretched to the limit, we have unsafe equipment and unsafe operators out there?

Senator Lawson: Yes. They did a test in British Columbia not many months ago, arbitrarily, near Golden, or at the highway. They stopped all the trucks for a fixed period of time, and 70% had some safety violations. Approximately 50% should not have been on the road. The statistics were horrifying as to what was taking place.

Mr. Angus: Who did this study?

Senator Lawson: The RCMP or the highways department just arbitrarily did a stop for 48 hours to check the trucks.

• 1035

Mr. Angus: Do you know exactly when and, if you do not, can you advise the committee—

Senator Lawson: We can find out from them the precise information. They just did a sporadic test; they simply stopped and said for the next 48 hours we are going to check all the trucks coming through here and this is what they discovered.

Mr. Angus: Other than the—

Senator Lawson: Excuse me. Dr. Douglas may want to add something to that.

Dr. Ron Douglas (Research Director, Canadian Conference of Teamsters): Just on that issue, there has been one fairly intensive study done on this business of how do regulated carrier drivers operate compared to the non-regulated carriers, and this was done in the U.S. just prior to deregulation because some of that industry was exempt. As you recall, agricultural private carriers and that kind of business, and it was done by a Harvard professor who had polled some 10,000 company drivers and owner/operators. Basically, what he found was that the non-regulated, exempt owner/operators had over 3.5 times as many accidents per 100,000 miles driven as the common carriers; over 3 times as many moving violations; almost 20 times the number of hours driven regularly over the hours of service, and that they drove some 4 or 5 miles per hour faster.

He broke it down further and compared union carriers versus non-union carriers, most of the union carriers being our members. The union carriers had 25% fewer reportable accidents than the non-union guys, and nearly two-thirds fewer

[Traduction]

l'Ontario. Pendant notre séjour, il y a eu dans les limites de la Ville de Thunder Bay quatre accidents mettant en cause des camions. Notre interlocuteur s'est renseigné et a appris que, dans le cas des quatre accidents, on avait mis en cause ce qu'il a appelé des «opérations de broche à foin». Je ne sais pas s'il parlait des propriétaires-exploitants. En sommes-nous déjà rendus, au Canada, au point où, en raison des journées de 18 heures ou de l'insuffisance des ressources financières, nous avons du matériel et des exploitants qui ne sont pas conformes aux normes de sécurité?

Le sénateur Lawson: Oui. Il y a quelques mois à peine, on a effectué des tests arbitraires sur l'autoroute près de Golden en Colombie-Britannique. Pendant une période de temps déterminée, on a arrêté tous les camions et 70 d'entre eux ne se conformaient pas aux normes de sécurité. Environ 50 p. 100 de ces camions n'auraient pas dû circuler. Des statistiques révèlent toute l'horreur de la situation.

M. Angus: Qui a effectué cette étude?

Le sénateur Lawson: La GRC ou les agents du ministère des Transports ont fait une vérification arbitraire de tous les camions pendant 48 heures.

M. Angus: Savez-vous exactement quand cela s'est produit et, sinon, pouvez-vous faire savoir au comité . . .

Le sénateur Lawson: Nous pouvons nous renseigner et vous transmettre les renseignements précis. Il s'agissait d'une vérification sporadique; on a tout simplement arrêté tous les camions pour vérification pendant 48 heures, et voilà ce qu'on a découvert.

M. Angus: A part . . .

Le sénateur Lawson: Excusez-moi. Mais M. Douglas veut ajouter quelque chose.

M. Ron Douglas (directeur de la recherche, Conférence canadienne des Teamsters): Sur ce même point, une étude assez poussée a été effectuée aux États-Unis avant l'entrée en vigueur de la déréglementation parce que certains secteurs de l'industrie étaient exemptés, et cette étude visait à comparer les transporteurs réglementés aux transporteurs non réglementés. Vous vous souviendrez que cette étude portait sur les transporteurs privés de denrées agricoles et autres entreprises de ce genre et qu'elle a été effectuée par un professeur de Harvard qui a interrogé quelque 10,000 chauffeurs d'entreprises de camionnage et des propriétaires-exploitants. Il a essentiellement constaté que les propriétaires-exploitants exemptés et non réglementés avaient plus de 3,5 fois plus d'accidents par 100,000 milles que les transporteurs en commun; plus de 3 fois plus d'infractions en transit; plus de 20 fois plus le nombre d'heures de présence au volant pendant la journée de travail et que leur vitesse de circulation était de 4 ou 5 milles à l'heure supérieure à la moyenne.

L'auteur de l'étude a fait une ventilation plus poussée et a comparé les transporteurs syndiqués aux transporteurs non syndiqués, la majorité du premier groupe étant membre de notre association. Les transporteurs syndiqués avaient eu

[Text]

moving violations. And again, did not drive over the speed limit to the extent than the non-union guys did.

Obviously, that just buttresses our point that when you have an influx of low paid, non-union owner/operators who have to roar around to make a buck to survive in that industry, they are going to cut corners on safety and that kind of business.

Mr. Angus: Can there be a safe trucking environment without some form of economic regulation?

Senator Lawson: In a word, no.

Mr. Angus: Why?

Senator Lawson: It just does not seem to work that way.

You have all these people competing and you have these owner/operators who, for \$50 or \$500 they can make a deposit on a truck, now they are a trucking operator and they are in business only long enough to injure the legitimate operator. Then about the time the bank is going to foreclose, because they have made no provision for tires or replacements or blown engine and so on, they are out of business. Then someone says he went out of business, not because of the economics, but because he is not as smart as I am. Now he is in business.

A classic example of this has taken place this last 30 days in British Columbia. You may have read there is a series of shut-downs among dump truck operators, who are in a totally deregulated environment. Because of the economics of the situation, the contractors have been exploiting these people; they have been asking them to operate dump trucks, tandem dump trucks at \$35 an hour; they have driven the rates down. The cost of the vehicle in any kind of application you want to apply, would be about \$32 an hour. So they are making \$3 an hour by way of pay, less than the minimum wage, and finally they have been exploited so long, they have said: Stop! Enough! We are all going bankrupt. They have refused to work and now there have been three or four major job shut downs in British Columbia and they are bringing the rate up to \$44 an hour. So they are at least going to have some compensation for their work, instead of just being in business long enough to go out of business.

It just seems to happen. If you do not have some regulation, this takes place. But we appear to be determined, as a matter of parliamentary principle or government policy, to have this deregulated environment. All the things that are predicted are going to happen, but we seem to want to go through that.

The question was raised by the previous witness, I believe it was in response to a question from Mr. Benjamin, about American carriers coming in here. Yes, they are all poised at the border ready to come in. Yellow Freight, Consolidated

[Translation]

moins d'accidents que les transporteurs non syndiqués dans une proportion de 25 p. 100, et près de 67 p. 100 moins d'infractions au volant. En outre, ils ne dépassaient pas aussi souvent que les transporteurs non syndiqués les limites de vitesse.

Manifestement, cela vient confirmer ce que nous disons, à savoir que étant donné l'afflux de propriétaires exploitants non syndiqués et mal rémunérés et obligés de foncer à toute vapeur pour survivre dans cette industrie, il faut s'attendre à ce qu'ils ne respectent pas les normes de sécurité et autres choses de ce genre.

M. Angus: Peut-on compter sur la sécurité dans l'industrie du camionnage sans une forme quelconque de réglementation économique?

Le sénateur Lawson: En un mot, non.

M. Angus: Pourquoi?

Le sénateur Lawson: Cela semble impossible.

Il y a toute cette masse de camionneurs qui se font concurrence et ces propriétaires-exploitants qui, après avoir effectué un dépôt de 50\$ ou de 500\$ sur un camion, peuvent faire du camionnage et rester en affaire juste assez longtemps pour faire du tort aux exploitants légitimes. Puis, juste avant que la banque ne saisisse leurs actifs parce qu'ils n'ont pas constitué de réserves pour remplacer des pneus ou un moteur bon pour le rebut, ils font faillite. Quelqu'un dira ensuite qu'il a fait faillite non pas pour des raisons économiques mais parce qu'il n'est pas aussi futé que moi. Et il se lance à nouveau en affaire.

L'exemple classique de cela s'est produit il y a moins de 30 jours en Colombie-Britannique. Vous avez sans doute lu les comptes rendus de la série de faillites d'exploitants de camions à benne basculante qui ne sont assujettis à aucune réglementation. En raison de pressions économiques, les entrepreneurs exploitaient leurs employés; ils leur demandait de conduire des camions à benne basculante montés en tandem pour 35\$ l'heure. Ils ont fait chuter les prix. Il en coûte à peu près 32\$ l'heure pour exploiter un camion. Ils touchent donc 3\$ l'heure, moins que le salaire minimum. Et après s'être fait exploités pendant si longtemps, ils ont fini par dire que: «Assez! Ça suffit! Nous courrons tous à la faillite.» Ils ont refusé de travailler et maintenant trois ou quatre chantiers ont été fermés en Colombie-Britannique et ils font remonter le taux horaire à 44\$. Ainsi, ils vont réussir à toucher une rémunération adéquate pour leur travail au lieu d'être en affaire juste assez longtemps pour faire faillite.

Cela semble se produire. Sans une réglementation quelconque, voilà ce qui se produit. Or, les parlementaires ou le gouvernement semblent décidés à aller de l'avant avec la déréglementation. Tous les malheurs qui ont été prédits se réaliseront mais le gouvernement semble décidé à aller de l'avant.

Le témoin qui a comparu avant nous a parlé, en réponse à une question de M. Benjamin, je crois, des transporteurs américains qui viendront au Canada. Oui, ils sont tous alignés le long de la frontière prêts à venir chez nous. *Yellow Freight*, *Consolidated Freight* et tous les principaux transporteurs

[*Texte*]

Freight, all the major American carriers will be in here, and I think will successfully wipe out most of the Canadian carriers.

Now, from a Canadian point of view, we mourn the loss of these Canadian companies. On the other hand, as an international trade union, these American carriers coming in are organized carriers that we represent and so we will be the beneficiary of that. But the Canadian trucking industry, the Canadian transportation industry as we now know it and understand it, is going to radically change, if not disappear.

Mr. Angus: Okay.

Dr. Douglas, perhaps you could either provide us with a copy of that study you mentioned or give the reference to John Christopher of our research staff so we can get it directly.

One final question, Mr. Chairman. That is in the matter of the overall jurisdiction, in terms of . . . We have ten highway transport boards across the country. Should there only be one? Should there be a national body? Should we take back our constitutional right of having a board with a representative of each province and territory in the federal government to make decisions on the movement of trucks throughout this country?

• 1040

Senator Lawson: If enforcement goes hand in hand with that, it would be the most effective way to operate in Canada.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Belsher and Mr. Taylor.

Mr. Belsher: Thank you and welcome, Senator Lawson. As we both come from British Columbia, it is nice to finally meet you here.

You have emphasized safety. I certainly have no objection to the way you are emphasizing it. It is of great concern to us all. I think the provinces are all working on it and are being pushed to work on it. Otherwise, we will have to take it back so we can do it here in Ottawa.

I would like to ask about your experience in the American scene. You mentioned the change of large companies and going for hire . . . You get a metamorphosis taking place from a unionized force to a non-union force. What has happened to the labour costs in the American scene since deregulation? Are they still running above average or at average? What has happened there? Could you enlighten us on that?

Senator Lawson: As we indicated in the brief, we lost about 70 major carriers with over 100,000 employees. The number of chapter 11s of the medium sized companies of 1,000, 1,500, 2,000, people like Maislin from Canada, operating in the United States . . . We lost a lot of those carriers. It resulted in a lot of roll-backs with companies trying to survive. We have negotiated dozens and dozens of roll-backs with companies we

[*Traduction*]

américains viendront au Canada et réussiront à évincer la plupart des transporteurs canadiens.

Or, dans l'intérêt du Canada, nous déplorons la disparition de ces sociétés canadiennes. Par ailleurs, en tant que syndicat international nous devons reconnaître que nous profiterons de la venue au Canada de ces transporteurs américains syndiqués qui sont nos membres. Toutefois, l'industrie canadienne du camionnage telle qu'elle est structurée à l'heure actuelle, va changer radicalement si l'on disparaît.

M. Angus: D'accord.

Monsieur Douglas, vous pourriez soit nous fournir une copie de cette étude dont vous avez parlé, soit la faire parvenir à notre attaché de recherche, John Christopher, qui nous la transmettra aussitôt.

J'aimerais poser une dernière question, monsieur le président. J'aimerais parler de la question globale de la juridiction . . . Nous comptons au Canada 10 commissions de transport routier. Devrait-il y en avoir une seulement? Devrait-on créer un organisme national? Le gouvernement fédéral devrait-il récupérer son droit constitutionnel de créer une commission nationale comptant un représentant de chaque province et territoire, qui serait habilitée à prendre des décisions touchant la circulation des camions dans tout le pays?

Le sénateur Lawson: Si la commission avait aussi des pouvoirs en matière d'exécution, ce serait la façon la plus efficace de procéder au Canada.

M. Angus: Merci.

Le président: Merci, monsieur Angus. M. Belsher suivi de M. Taylor.

M. Belsher: Merci et bienvenue, sénateur Lawson. Comme nous sommes tous deux de la Colombie-Britannique, je me réjouis d'avoir enfin l'occasion de vous rencontrer ici.

Vous avez insisté sur la sécurité. Je n'y vois certainement aucune objection. Nous nous soucions tous sérieusement de la sécurité. Les provinces s'y intéressent activement et sont même pressées de le faire. Sans cela, nous serons obligés de rapatrier cette responsabilité à Ottawa.

J'aimerais vous poser des questions au sujet de votre expérience aux États-Unis. Vous avez parlé de la tendance des grandes sociétés à embaucher . . . Les travailleurs syndiqués sont de plus en plus remplacés par des travailleurs non syndiqués. Quelle a été l'évolution des coûts de main-d'oeuvre aux États-Unis depuis la déréglementation? Se maintiennent-ils à la moyenne ou au-dessus de la moyenne? Qu'est-ce qui s'est passé là-bas? Pouvez-vous nous renseigner à cet égard?

Le sénateur Lawson: Comme nous l'avons dit dans notre mémoire, nous avons perdu environ 70 grands transporteurs qui comptaient plus de 100,000 employés. Le nombre de sociétés américaines de taille moyenne comptant 1,000, 1,500 ou 2,000 employés, comme Maisland du Canada, qui ont invoqué le titre 11 de la loi américaine sur la faillite . . . Nous avons perdu un grand nombre de ces transporteurs. Comme les

[Text]

represent. In the national master freight contract, rates are less than they would have been under a regulated environment.

Mr. Belsher: How does that compare to other industries? Have your roll-backs been greater than in the rest of the economy or are they on an equal footing?

Senator Lawson: I am not sure I can respond accurately. That is difficult to answer. We have a reorganization in the transportation industry in the United States. We have a variety of large, medium and small carriers. Most of them are organized. We found there was a great shift. There are now half a dozen major carriers, a great concentration by people like Yellow Freight and Consolidated Freight, who have become huge monolithic carriers with a large piece of the business. All the medium-sized ones have been wiped out and there are hundreds of thousands of independent owner-operators.

The greater portion is non-union than existed before. At the same time, a half a dozen companies at the top have a greater concentration and have become a larger and more dominant forces in the transportation industry.

Mr. Belsher: How many Canadian companies are operating in the United States in the trucking industry? There are a fair number, are there not?

Senator Lawson: I think there are a fair number, yes. I do not think I can accurately . . . We could probably obtain those figures. We do not know exactly, but there are a fair number.

We are finding a lot of complaints from the American carriers saying Canadian companies come in and have free access to the whole of the lower 48. We want equal right to go all through Canada, but we are stopped at the border or we have to break. We have to switch trailers and so on. They want to change that. They want the right to come into this market.

Mr. Belsher: Would I be safe in assuming you are supportive of the phase-in period we are talking about in the bill, but you do not want the finalizing. You want it put it on the back rather than the front of the phase-in period of the regulation.

Mr. R. Robichaud: The labour cost advantage to non-union operators, there to some extent now, will be aggravated by this piece of legislation. This is something we will have to deal with. We are facing a downward pressure on wages and benefits now. At bargaining tables, employers are telling us they do not know how this is going to work. We will have to deal with that through our collective agreements and through trying to organize these people.

[Translation]

sociétés faisaient tout pour assurer leur survie, il y a eu énormément de réductions de salaire. Nous avons négocié des dizaines et des dizaines de ces réductions avec les sociétés dans lesquelles nos syndiqués travaillent. Dans le contrat cadre national, les prix sont inférieurs à ce qu'ils auraient été dans un milieu réglementé.

M. Belsher: Comment cela se compare-t-il à d'autres industries? Les réductions de salaire que vous avez dû négocier sont-elles supérieures ou comparables aux autres secteurs de l'économie?

Le sénateur Lawson: Je ne suis pas certain de pouvoir vous donner une réponse précise. C'est une question difficile. Il y a réorganisation dans l'industrie des transports aux États-Unis. Nous comptons toute une gamme de transporteurs petits, moyens et grands. La plupart de leurs employés sont syndiqués. Nous avons constaté un revirement. Il y a eu un énorme effet de concentration et il y a maintenant une demi-douzaine de grands transporteurs comme *Yellow Freight* et *Consolidated Freight* qui sont devenus des transporteurs monolithiques énormes et qui accaparent une part importante du marché. Toutes les moyennes entreprises ont été évincées et il y a des centaines de milliers de propriétaires-exploitants indépendants.

Il y a une plus grande proportion qu'auparavant d'entreprises non syndiquées. En même temps, une demi-douzaine des plus grandes entreprises ont pris de l'expansion et occupent des positions dominantes dans l'industrie du transport.

M. Belsher: Combien d'entreprises canadiennes de camionnage sont implantées aux États-Unis? Il y en a un nombre assez considérable, n'est-ce pas?

Le sénateur Lawson: Je crois que oui. Je ne saurais vous dire avec exactitude . . . Nous pourrions probablement obtenir ces chiffres. Nous ne savons pas au juste combien il y en a, mais le nombre est assez considérable.

Les transporteurs américains se plaignent énormément de l'arrivée des entreprises canadiennes et du fait qu'elles ont librement accès à tous les États situés au sud de la frontière canadienne. Ils réclament le même accès sur l'ensemble du territoire canadien mais se plaignent d'être refoulés à la frontière ou d'avoir à remplacer leurs remorques. Ils veulent que cela change. Ils réclament l'accès au marché canadien.

M. Belsher: Aurais-je tort de supposer que vous appuyez les dispositions transitoires prévues dans le projet de loi mais que vous vous opposez au mécanisme de l'arbitrage des propositions finales. Vous voulez que celui-ci entre en vigueur à la fin plutôt qu'au début de la période de transition.

M. R. Robichaud: Ce projet de loi augmentera les avantages dont disposent déjà dans une certaine mesure les exploitants non syndiqués au niveau des coûts de main-d'oeuvre. C'est un problème qu'il faudra régler. Des pressions à la baisse s'exercent déjà sur les salaires et les avantages sociaux. À la table des négociations, les employeurs nous disent déjà qu'ils ne savent pas comment cela va fonctionner. Nous allons devoir chercher des solutions à ce problème dans le cadre de nos conventions collectives et en essayant de syndiquer les travailleurs.

[Texte]

They have an obvious labour cost advantage. They have a tremendous safety cost advantage which we cannot do anything about. We are not going to let our members operate in an unsafe manner. I do not think our carriers are responsible enough. They will not compete on that basis at all. We are asking you to remove the safety cost advantage of being able to postpone maintenance, to cut rates, to drive for 18 hours without any kind of control and wipe out the legitimate carriers. We have to live with the labour cost factor right now and it is going to get a little worse. There will probably be a little more downward pressure at the collective bargaining table, but do not give them the safety advantage.

• 1045

Mr. Belsher: Are you telling me none of your membership drive 18 hours now?

Mr. R. Robichaud: Not that we know of.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I have two items I would like to get your comments on. One of the problems in the provinces today is that if a legitimate newcomer who has the finances and the know-how and road-worthy vehicles wants to get into business, there has to be a hearing. He cannot invest his money without the agreement of the Highway Transport Board or some similar body. As a result, over the years we have the one who has the franchise adding more and more vehicles while the new one can never get in because they keep adding vehicles.

A typical example is Greyhound between Calgary and Edmonton. They have increased their force maybe 75%. Other vehicles cannot get into that particular market. How do you think this should be resolved in deregulation?

There is a second problem I would like to outline. I am very concerned about four items. One is the road worthiness of a vehicle. I have seen vehicles on the road which I have asked policemen to check because they were a hazard to the life and limb of innocent people.

Then there is the liability insurance. Because liability insurance is required today, their prices have gone up and up. I had one of my constituents come to me the other day whose liability insurance has increased more than 300%. In my view, he is a very safe operator. In his case, insurance is taking advantage of mandatory legislation.

[Traduction]

Les entreprises non syndiquées ont un avantage manifeste au niveau des coûts de main-d'oeuvre. Comme elles réalisent des économies en rognant sur les mesures de sécurité, cela leur donne aussi un avantage contre lequel nous ne pouvons pas lutter. Nous n'allons pas laisser nos membres travailler dans des conditions qui laissent à désirer au plan de la sécurité. Je crois que nos transporteurs sont trop responsables pour cela. Ils n'essaieront pas d'être compétitifs en sacrifiant la sécurité. Nous vous demandons de leur retirer cet avantage qu'ils ont du fait qu'ils font des économies en sacrifiant la sécurité, en reportant les travaux d'entretien, en réduisant les prix, en travaillant pendant dix-huit heures sans aucun contrôle, entraînant ainsi l'élimination des transporteurs légitimes. Nous sommes déjà désavantagés au plan des coûts de main-d'oeuvre et la situation va encore s'aggraver. Les employeurs exerceront probablement davantage de pression pour obtenir des réductions à la table des négociations mais n'allez pas en plus leur donner l'avantage d'économies réalisées au détriment de la sécurité.

M. Belsher: Mais dites-vous qu'aucun de vos membres ne travaille 18 heures par jour maintenant?

M. R. Robichaud: Pas à ma connaissance.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais vous poser deux questions. À l'heure actuelle, en vertu des règlements provinciaux, un nouveau venu qui est de bonne foi et qui a les ressources financières, le savoir-faire et des véhicules qui se conforment aux normes de sécurité doit se présenter à une audience s'il veut obtenir une licence. Il ne peut investir son argent sans le consentement de la commission des transports routiers ou un autre organisme quelconque. Par conséquent, au fil des ans, les détenteurs de franchises ont sans cesse enrichi leurs parcs de véhicules tandis que le nouveau venu ne réussit jamais à obtenir une licence en raison de l'encombrement du marché.

L'exemple typique est celui de Greyhound entre Calgary et Edmonton. Cette société a augmenté son parc d'environ 75 p. 100. Dans ce marché, il est impossible d'obtenir de nouvelles licences. Quelle solution proposez-vous à ce problème dans le contexte de la déréglementation?

J'aimerais aussi aborder un deuxième problème. Quatre aspects m'inquiètent plus particulièrement, notamment l'état des véhicules. J'ai vu sur la route des véhicules qui m'ont poussé à demander à des policiers de les vérifier parce qu'ils constituaient un danger pour la vie et la sécurité de personnes innocentes.

Il y a ensuite l'assurance-responsabilité. Parce que les camionneurs sont obligés aujourd'hui de souscrire une assurance-responsabilité, leurs prix augmentent sans cesse. Un de mes électeurs est venu me voir l'autre jour et il m'a dit que son assurance responsabilité a augmenté de plus de 300 p. 100. À mon avis, c'est un conducteur très prudent. Dans son cas, les compagnies d'assurances profitent du fait que la loi oblige les conducteurs à souscrire cette assurance.

[Text]

The third thing is driver training. Unless you have responsible drivers who know what they are doing and give them a decent wage, you are going to have difficulty there. The last, of course, is the enforcement. Whether it is regulated or deregulated, these four factors are going to play a very important part in road safety.

Right now, many of these things are not being looked after nearly as well as they should be. I appreciate the work your organization does in trying to get people to live up to these standards. How do you suggest we approach this in regard to a deregulated society?

Senator Lawson: Mr. Robichaud will respond first.

Mr. R. Robichaud: It is being addressed. All your concerns about training and safety on the road is all currently being addressed and developed under this beautiful system of the National Safety Code for Motor Carriers.

How they are going to control the equipment . . . No wonder the industry is favourable and more or less asking the same things we are. On the insurance costs, what is driving up those premiums is all the unsafe operators who end up in the scenery somewhere and everybody has to pay for it.

Get a control on the safety aspect of it, enforce it, and you will have a lot fewer accidents. Those insurance costs are going to start to come down. All the other aspects of the equipment and so forth are all being developed right now. They are putting together a very strong and forceful program.

Mr. Taylor: If I could interrupt, those things have been worked on for the last 20 years. Why is it going to take another two years to bring them to a head and put them on paper?

Mr. R. Robichaud: Governments move at a slow pace, but they have moved very quickly ever since—

Mr. Taylor: Probably some of them moved backward.

Senator Lawson: It seems to be the *quid pro quo* for deregulation.

Mr. Taylor: That is right.

Senator Lawson: They will give you safety in exchange for deregulating the whole of the industry.

Mr. R. Robichaud: This is what made them move very quickly, but still you are not going to get an hours-of-service type of legislation introduced and passed quickly in the province of Alberta or Ontario, because it is not a high priority.

[Translation]

Le troisième aspect est celui de la formation des conducteurs. Si vous ne recrutez pas des conducteurs responsables qui savent ce qu'ils font et si vous ne leur versez un salaire décent, vous aurez de sérieux problèmes. Le quatrième aspect qui m'intéresse est bien entendu celui de l'exécution. Que le secteur des transports soit réglementé ou déréglementé, ces quatre éléments auront une incidence appréciable sur la sécurité routière.

À l'heure actuelle, personne ne s'occupe suffisamment de ces aspects de la question. Je reconnais que votre organisation fait des efforts louables pour amener les conducteurs à se conformer aux normes. Quelles mesures recommandez-vous à cet égard dans le contexte de la déréglementation?

Le sénateur Lawson: M. Robichaud répondra d'abord.

M. R. Robichaud: Il y a déjà une certaine recherche de solution en cours. Nos préoccupations en matière de formation et de sécurité routière sont pris en compte à l'heure actuelle dans le cadre des travaux d'élaboration de ce merveilleux code national de sécurité applicable aux véhicules à moteurs.

Comment va-t-on vérifier le matériel . . . Ce n'est pas étonnant que l'industrie ait accueilli favorablement cette idée et présente plus ou moins les mêmes demandes que nous. Pour ce qui est des coûts d'assurance, on peut imputer le blâme de l'augmentation des primes aux conducteurs imprudents qui ont des accidents et qui nous obligent tous à en payer les coûts.

Il y aura beaucoup moins d'accidents si vous mettez en place un mécanisme de contrôle des normes de sécurité et si vous veillez à leur exécution. Les coûts d'assurance commenceront alors à baisser. Tous les autres aspects sont pris en compte à l'heure actuelle dans le cadre de l'élaboration du code national de sécurité. Ce sera un code très musclé et très rigoureux.

M. Taylor: Je me permets de vous interrompre pour dire que l'on y travaille depuis 20 ans déjà. Pourquoi faut-il attendre encore deux ans pour que ces travaux aboutissent?

M. R. Robichaud: Les gouvernements avancent lentement mais ils ont accéléré le rythme depuis . . .

M. Taylor: Certains d'entre eux vont probablement à reculons.

Le sénateur Lawson: Cela semble être la contrepartie nécessaire de la déréglementation.

M. Taylor: C'est exact.

Le sénateur Lawson: Il vous accorderont les normes de sécurité en échange de la déréglementation dans l'ensemble de l'industrie.

M. R. Robichaud: C'est ce qui les a amenés à accélérer le rythme mais l'Alberta et l'Ontario n'adopteront pas rapidement de loi régissant les heures de travail parce que ces provinces ne croient pas que cela est prioritaire.

[Texte]

[Traduction]

• 1050

Mr. Taylor: I do not know, in Alberta we had this thing well developed 15 years ago. I do not know what work they have to do on it. We have it all on paper right now.

Mr. R. Robichaud: We have more paper. Now we need the political will of the provinces.

Senator Lawson: Dr. Douglas wanted to respond to part of your question, and I would like to as well.

Dr. Douglas: I am pleased to see that we are so much on the same wavelength as you. I have no dispute whatsoever with your comments. As far as legitimate operators now getting entry into the business, it is clear that the old ball game where the trucking companies had this nice little monopoly is going by the boards. We all recognize we need a new transportation act. We cannot live in that world any more, because we just will not be competitive internationally.

We have no problem with that, but as we have been stressing, the quid pro quo for that is opening up to the legitimate entrants. We are also going to have a flood of these low-cost people who are just going to be in there running at the lowest possible cost and driving rates down. Those are the folks we think must be dealt with by the safety code, enforcement being the absolute key to that.

Senator Lawson: The other part of the answer to your question on training is to my knowledge the only training school operating in Canada for formally training truck drivers is the one we operate in British Columbia with our organization jointly with the industry. Funds are paid in, and we operate a training school where people can upgrade their licences and their skills or new people can come in. That is the only one that is operating, and on occasion it has been made available to the federal government; they retained it a couple of years ago to train some of the native people of the Northwest Territories and so on.

Mr. Taylor: Some large firms have their own training programs.

Senator Lawson: Yes, some of them. But as far as a formal training school where you can go and operate equipment, learn to operate it, upgrade licences, the only one operating is the one we operate as a teamsters union jointly with the industry.

The Chairman: I want to thank you very much. Thank you, Mr. Taylor. I want to thank you very much, Senator Lawson and Dr. Douglas. We are right on schedule here. A supplementary, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have a supplementary if I may on the point raised by Mr. Angus and I think Mr. Belsher. On the matter of enforcement, you said you felt the ideal situation would be one national trucking agency with representation from each province and territory and the federal government. On the matter of enforcement, what has been the discussion so far as between the industry, your organization, and the provinces? Who is going to be doing this? Would each province maintain

M. Taylor: Je ne sais pas, cela était déjà au point en Alberta, il y a une quinzaine d'années. J'ignore ce qu'on a fait depuis à cet égard. Tout cela est bien documenté maintenant.

M. R. Robichaud: Nous avons d'autres documents. Ce qu'il nous faut désormais, c'est la volonté des provinces.

Le sénateur Lawson: M. Douglas voulait répondre à une partie de votre question, et moi aussi.

M. Douglas: Je suis content de voir que nous sommes sur la même longueur d'onde que vous. Je n'ai rien à dire contre vos observations. Pour ce qui est des exploitants légitimes qui voudront s'établir dans ce secteur, il est évident que le monopole exercé par certaines sociétés de camionnage est appelé à disparaître. Nous admettons tous qu'il nous faut une nouvelle loi sur les transports. Nous ne pouvons plus vivre dans la conjoncture actuelle, car il nous sera impossible de soutenir la concurrence sur le plan international.

Nous n'y voyons pas d'objection, mais comme nous l'avons souligné, on obtient en échange de nouvelles modalités d'admission des exploitants légitimes. Il y aura toutefois aussi une foule de concurrents déloyaux qui vont se garder la plus petite marge de profits possible et qui s'efforceront de faire baisser les tarifs. C'est pour ce genre d'exploitants qu'il nous faut un code de sécurité, dont l'élément clé sera constitué par les règlements d'application.

Le sénateur Lawson: L'autre partie de la réponse à votre question concernant la formation, c'est que, à ma connaissance, la seule école qu'il y ait au Canada pour la formation des chauffeurs de camions, se trouve en Colombie-Britannique et fonctionne avec le concours de l'industrie. Grâce aux fonds versés, nous avons une école où les gens peuvent obtenir un nouveau type de permis, améliorer leurs connaissances ou être admis à la profession. C'est la seule école de ce genre qui existe; d'ailleurs, le gouvernement fédéral s'en est servi à l'occasion; ce fut le cas, il y a deux ans, lorsqu'il a voulu former certains autochtones des Territoires du Nord-Ouest.

M. Taylor: Certaines sociétés importantes ont leur propre programme de formation.

Le sénateur Lawson: Oui, certaines d'entre elles. Mais pour ce qui est d'un cours autorisé, où l'on peut apprendre à faire fonctionner l'équipement ou obtenir un type de permis supérieur, le seul endroit où l'on peut aller est l'école que le Syndicat des camionneurs a établie de concert avec l'industrie.

Le président: Je tiens à vous remercier. Merci, monsieur Taylor. Je tiens également à vous remercier, monsieur le sénateur Lawson et M. Douglas. Nous respectons notre horaire. Question complémentaire, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Ma question complémentaire porte sur le sujet soulevé par M. Angus et par M. Belsher, je pense. En matière d'application des lois, vous avez dit que l'idéal serait d'avoir un organisme national de camionnage qui aurait des représentants de chaque province, de chaque territoire et du gouvernement fédéral. À ce propos, y a-t-il eu des entretiens jusqu'ici entre l'industrie, votre organisme et les provinces? Qui va s'en occuper? Les provinces garderaient-elles les

[Text]

the people they presently have and get more, or would it be under the aegis of one central agency? Would it be the RCMP, or would it be a federal or national highway inspection and patrol service, or would it be the local police or what?

Mr. R. Robichaud: The way I see this thing, even if we might wish to have some national agency looking after this, you are running into some pretty sticky constitutional prerogatives of provinces as far as highways and so on and so forth. I do not see it as being possible or feasible. You are going to have compatible 10 sets of almost identical regulations, legislation, enforcement mechanisms, and interchange of information between those various jurisdictions. That is the best we can do under our constitutional system.

Mr. Benjamin: International trucking still is under the jurisdiction of the national government.

Mr. R. Robichaud: But the national government, the way I read this bill, is farming it out to the provinces.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. R. Robichaud: You are just saying the federal government does not want to be bothered with trucking any more.

Mr. Taylor: The federal government does not want to have to build the roads; that is the problem.

The Chairman: I am interested in Mr. Benjamin's supplementary; that was interesting. In fact all your evidence, if I might venture an opinion, has been most relevant and topical to the bill, and from your practical experience I found it most informative. From that last question of Mr. Benjamin, even with this unity of purpose or even uniformity of safety code and regulations, you see it in terms of implementation and inspection coming down to 10 compatible situations in the 10 provinces and whatever in the territories or a federal agency with the same concurrent regulations for the 10 individual ones to apply to the interprovincial and the international trucking situation? I would be interested in . . .

• 1055

Mr. R. Robichaud: I do not know how Transport Canada will address . . . The only thing it says in the bill is that provinces will be able to issue licences, operating authority, according to prescribed safety standards. That is the exact language, I think.

Mr. Benjamin: For more than their own province.

Mr. R. Robichaud: But these are the instructions they are giving to the provinces, as to how to give interprovincial operating authorities. I would imagine that once this National Safety Code and pending regulations are going to be in, Transport Canada is just going to say that is the kit, and just by reference . . . But it is going to be applied, implemented, and the federal government will at that point in time just wash its hands of the whole scenario.

[Translation]

services qu'elles ont maintenant, quitte à en accroître le personnel, ou cela se ferait-il sous l'égide d'un seul organisme central? Serait-ce la GRC, ou bien un service national ou fédéral d'inspection et de patrouille routière, ou bien serait-ce les autorités policières locales?

M. R. Robichaud: De la façon dont je vois la chose, même si nous préférierions l'établissement d'un organisme national, nous savons que cela pourrait empiéter sur les prérogatives constitutionnelles des provinces en matière de routes, ce qui est assez délicat. Voilà pourquoi cela me semble ni possible ni faisable. On aboutira à dix séries compatibles de règlements, de textes législatifs, de mécanismes d'application et de systèmes d'échange d'informations qui seront presque identiques. C'est le mieux que l'on puisse faire en vertu de notre régime constitutionnel.

M. Benjamin: Le camionnage international relève toujours du gouvernement central.

M. R. Robichaud: Mais le gouvernement central, si j'en juge d'après le projet de loi, l'affirme aux provinces.

M. Benjamin: Exact.

M. R. Robichaud: C'est dire que le gouvernement fédéral ne veut plus désormais s'impliquer dans le camionnage.

M. Taylor: Le gouvernement fédéral ne veut pas être tenu de construire les routes, voilà le problème.

Le président: Je m'intéresse à la question complémentaire de M. Benjamin, c'est très intéressant. En fait, tout votre témoignage, si je puis hasarder une opinion, a été des plus pertinents, et je l'ai trouvé des plus instructifs, car il se fonde sur votre expérience personnelle. Suite à la dernière question de M. Benjamin, même si les objectifs, le code de sécurité et les règlements sont uniformes, vous voyez la chose en fonction de la mise en application et de l'inspection, ce qui signifie dix conjonctures compatibles dans les dix provinces plus les territoires, ou bien un organisme fédéral dont les règlements s'appliqueraient uniformément à chacune de ces dix provinces, s'il s'agit de camionnage interprovincial ou international? Je serais intéressé . . .

M. R. Robichaud: J'ignore comment Transport Canada va aborder . . . Ce que l'on dit dans le projet de loi, c'est seulement que les provinces auront le droit d'émettre des permis, des licences d'exploitation, selon les normes prescrites de sécurité. Ce sont là les termes exacts, je crois.

M. Benjamin: Mais pas seulement dans la province elle-même.

M. R. Robichaud: Mais ce sont là les instructions que l'on donne aux provinces, en ce qui a trait à l'action de licences d'exploitation interprovinciales. J'imagine que, dès que le Code national de sécurité et les règlements seront en vigueur, Transport Canada dira simplement que c'est là l'essentiel, et seulement par référence . . . Tout cela sera mis en application, puis le gouvernement fédéral s'en lavera les mains.

[Texte]

Senator Lawson: Mr. Chairman, may I conclude by extending to you and the committee an invitation? If you really want to know about deregulation, stripped of all its romance, we are prepared to have the committee, if they are able to come to Washington, D.C., to our international headquarters . . . We will set a day aside and we will bring you representatives of all the workers who have been displaced and have not been relocated. We will bring you all the safety statistics you need. We will bring you representatives of all the companies that have gone out of business and their lawyers, who have dealt with all the Chapter 11s and bankruptcy. We will bring you representatives of union lawyers and company lawyers still trying to recover moneys to pay the workers who have been dislocated and have lost their jobs and pension moneys and welfare moneys.

So if you really want a day to see what it is all about, stripped of all its romance, and what deregulation really does, we would be happy to arrange such a gathering for you.

The Chairman: Senator Lawson, I think that is a most interesting idea and I appreciate the invitation, but stripping the deregulation of all its romance does not strip the time frame of reality that this committee is confronted with, and I just wish you had extended that invitation to us during the *Freedom to Move* or in between the *Freedom to Move* and this time. But we will still have to consider it.

Mr. Belsher: A point of order.

Senator Lawson: We did issue an invitation, a willingness to appear on the first go-around of the *Freedom to Move* and you were not able to fit us in.

Mr. Belsher: A point of order. Senator Lawson, is it not a fact that the number of people in the trucking industry has actually gone up in the American scene since deregulation? When you are really concentrating about the displacement and things like that, the actual numbers have gone up.

Senator Lawson: Yes.

Mr. Belsher: Quite significantly.

Senator Lawson: Yes. You have literally hundreds of thousands of owner-operators out there literally destroying the—

Mr. Belsher: So that is why you are concentrating on the safety matters.

Senator Lawson: That is right.

The Chairman: Well, the safety is most germane and your information was interesting. I want to thank you again, Senator Lawson.

Mr. Benjamin: We should go down there on the Easter break.

[Traduction]

Le sénateur Lawson: Monsieur le président, puis-je conclure en lançant une invitation, à vous et à votre comité? Si vous voulez vraiment tout savoir au sujet de la déréglementation, dénuée de ses aspects romantiques, nous nous mettrons à la disposition du comité, s'il peut venir à Washington, D.C., à notre siège social international . . . Nous prendrons la journée et nous vous ferons rencontrer des représentants de tous les travailleurs qui ont été déplacés et qui n'ont pu s'établir ailleurs. Nous vous donnerons toutes les statistiques de sécurité qu'il vous faut. Nous ferons venir des représentants de toutes les sociétés qui ont fait faillite, de même que leurs avocats, qui se sont occupés du chapitre 11 et des banqueroutes. Nous ferons venir des conseillers juridiques de syndicats et de sociétés qui essaient de récupérer certains montants afin de payer les travailleurs qui ont été déplacés, qui ont perdu leur emploi, leur pension et leurs prestations de bien-être social.

Si vous voulez apprendre en une journée ce qui se passe, abstraction faite des aspects romantiques de la situation, si vous voulez savoir la vérité au sujet de la déréglementation, nous sommes disposés à organiser une telle rencontre pour vous.

Le président: Monsieur le sénateur Lawson, voilà une idée des plus intéressantes et je vous sais gré de cette invitation, mais dépouiller la déréglementation de tous ses éléments romantiques ne change rien au calendrier des travaux dont notre comité doit s'acquitter, et j'aurais bien aimé que cette invitation nous soit parvenue au moment de la rédaction de *Aller sans entraves* ou juste avant. Toutefois, nous en prenons acte.

M. Belsher: J'invoque le Règlement.

Le sénateur Lawson: Nous avons lancé une invitation, nous étions disposés à comparaître, lors de la première série de réunions concernant *Aller sans entraves*, mais vous n'avez pu nous recevoir.

M. Belsher: J'invoque le Règlement. Monsieur le sénateur Lawson, n'est-il pas vrai que, depuis le début de la déréglementation, le nombre d'exploitants s'est accru au sein de l'industrie américaine du camionnage? Si l'on se concentre sur les déplacements et des choses semblables, on voit que les chiffres se sont effectivement accrus.

Le sénateur Lawson: Exact.

M. Belsher: De manière bien sensible.

Le sénateur Lawson: Exact. Il y a désormais des centaines de milliers de propriétaires-exploitants qui détruisent littéralement le . . .

M. Belsher: Voilà pourquoi vous vous concentrez sur les questions de sécurité.

Le sénateur Lawson: C'est exact.

Le président: Enfin, la sécurité est une question pertinente et vos renseignements ont été intéressants. Je tiens encore une fois à vous remercier, monsieur le sénateur Lawson.

M. Benjamin: Nous devrions nous y rendre au cours du congé de Pâques.

[Text]

The Chairman: Thank you, Dr. Douglas and Mr. Robichaud, for your evidence. As I say, thank you for the invitation. I think we have a real practical problem as to whether we are going to accept it within the time frame of this bill.

Senator Lawson: All right. Thank you.

The Chairman: Could we have the next witnesses, Mr. Harry Chandler and Mr. Humber, Acting Chief of the Transport Division, Consumer and Corporate Affairs—mainly evidence on the Competition Act? Gentlemen, welcome. Is it Mr. Chandler?

Mr. Harry Chandler (Acting Director, Regulated Sector Branch, Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs): Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: You have submitted a brief to the committee, and I guess it has been circulated to members, and you have sort of an executive summary.

Mr. Chandler: Yes, Mr. Chairman, we have an executive summary in both languages. Unfortunately, we have not had enough time to translate our submission in full. That will be arriving in the next few days.

The Chairman: Well, you will refer to your executive summary, then. You have with you Mr. Peter Humber.

Mr. Chandler: Yes, I do.

The Chairman: Fine. Would you identify yourselves, then, and get into your brief? Thank you.

Mr. Chandler: Thank you, Mr. Chairman. I will just say a few words to outline our brief, and then we are available for questioning by the committee.

Mr. Humber and I are with the Bureau of Competition Policy of the Department of Consumer and Corporate Affairs. We are responsible for transportation matters, and our responsibility lies chiefly with the enforcement of the Competition Act.

This submission is made in response to questions which have been raised in the debate on second reading of Bill C-19.

• 1100

Concerns have been voiced about the susceptibility of the Canadian for-hire trucking industry to possible predatory pricing at the hands of large American trucking firms, which under the proposed regulatory reforms would have relatively free access to Canadian market.

As well, concerns have been expressed about the effectiveness of the provisions of the Competition Act in combatting such practices should they arise. It is the object of this submission to clarify the issues and effectiveness of relevant provisions of the Competition Act. Comments will also be made on the likelihood of predation taking place in the for-hire trucking industry, and more importantly the opportunity for its success should any carrier attempt to undertake such a policy.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Douglas et monsieur Robichaud, de votre témoignage. Comme je l'ai dit, je vous remercie de votre invitation. Compte tenu des délais que nous devons respecter à l'égard du projet de loi à l'étude, il nous sera difficile de donner suite à votre invitation.

Le sénateur Lawson: Bon. Merci.

Le président: Pouvons-nous passer aux témoins suivants, M. Harry Chandler et M. Humber, chef intérimaire de la Division de transports, Consommation et Corporations Canada—dont le témoignage aura trait surtout à la Loi sur la concurrence? Messieurs, bienvenue. Est-ce M. Chandler?

M. Harry Chandler (directeur intérimaire, Direction des industries réglementées, Bureau de la politique de concurrence, Consommation et Corporations Canada): Oui, monsieur le président.

Le président: Vous avez remis au comité un mémoire que l'on a fait circuler aux membres, j'imagine, et vous avez aussi une sorte de résumé.

M. Chandler: Oui, monsieur le président, nous avons un résumé dans les deux langues officielles. Malheureusement, nous n'avons pas pu terminer la traduction en entier de notre mémoire. Ce travail sera achevé d'ici quelques jours.

Le président: Bon, vous utiliserez votre résumé. Vous êtes accompagné de M. Peter Humber.

M. Chandler: C'est juste.

Le président: Bon. Pourriez-vous vous présenter et ensuite nous parler de votre mémoire. Merci.

M. Chandler: Merci, monsieur le président. Je vais simplement vous donner un bref aperçu de notre mémoire, puis nous nous mettrons à la disposition du comité.

M. Humber et moi-même, nous sommes au Bureau de la politique de concurrence, au sein de Consommation et Corporations Canada. En matière de transport, nos attributions portent surtout sur l'application de la Loi sur la concurrence.

Notre mémoire vise à répondre aux questions qui ont été soulevées lors du débat relatif à la deuxième lecture du projet de loi C-19.

Certains s'inquiètent de la vulnérabilité de l'industrie canadienne de camionnage face aux prix abusifs des grandes sociétés américaines de camionnage, lesquelles, en vertu de la refonte des règlements, auront relativement libre accès au marché canadien.

On s'est interrogé également sur l'efficacité des dispositions de la Loi sur la concurrence pour ce qui est de mettre fin à de telles pratiques, le cas échéant. Notre mémoire a pour objet d'élucider cette question et de faire ressortir l'efficacité des dispositions pertinentes de la Loi sur la concurrence. Nous ferons également état de la possibilité de prix abusifs au sein de l'industrie du camionnage et, chose plus importante, des chances de succès de tout exploitant qui appliqueraient de tels prix.

[Texte]

The submission is organized as follows. First, we talk about the economic concept of predatory pricing. We discuss the Canadian law with respect to predatory pricing and abuse of dominant position. Then we discuss studies in the Canadian trucking industry by Professors Michel Boucher and Garland Chow, which were commissioned by the Director of Investigation and Research. We then review the evidence of the experience in the United States with respect to this issue. Finally, we close with some comments on what we perceive to be problems with the regulatory solution to predatory activity.

I will briefly go over the content of our submission. First of all, we deal with the question of the economics of predatory pricing. Predatory pricing is a familiar concept in the anti-trust literature and in anti-trust jurisprudence, and it basically refers to firms charging prices below cost so as to eliminate competitors and affect competition detrimentally, with the view to raising prices after the firm has exited the market.

The economics of predatory pricing basically requires that there be a barrier to entry in the market. For a firm that wishes to predatory price to do so successfully and reap the profits afterwards requires substantial financial resources.

With respect to our examination of the trucking industry, we have come to the conclusion that those elements do not apply in the LTL segment, the less-than-truckload segment.

We refer to some studies on the Canadian and United States markets that come to the same conclusions.

Predatory pricing under the Competition Act is dealt with in three provisions, two of which are in the criminal law, paragraphs 32(1)(b) and (1)(c), and one of which is a new provision of the Competition Act, abuse of dominant position.

We would say that the jurisprudence on predatory pricing in the criminal law provisions, which has been part of the law since 1935, is fairly well established. There are reasonable and clear guidelines that have resulted from the jurisprudence. There are six reported cases under paragraph 34(1)(c), which is the principal predatory pricing provision.

We have reviewed our records of complaints on predatory pricing. Over the period 1982 to 1986, for example, there were 314 complaints relating to those particular provisions, only 3 of which related to trucking. I would add that none of those complaints went forward to formal inquiries under the act.

The jurisprudence is reasonably clear. It is set out in a couple of recent decisions. The Hoffmann-La Roche case and the Consumer Glass case we can discuss at more length if members desire.

I will make a brief mention of the new provision in the Competition Act, clause 51, which deals with abuse of dominant position. This provision could also deal with predatory pricing in the trucking industry where we are talking

[Traduction]

Le mémoire se divise de la façon suivante. Premièrement, nous abordons la notion économique de prix abusifs. Nous parlons de la législation canadienne au sujet des prix abusifs et de l'abus de position dominante. Nous discutons ensuite des études relatives à l'industrie canadienne du camionnage, que les professeurs Michel Boucher et Garland Chow ont faites au nom de la Direction des enquêtes et de la recherche. Nous faisons ensuite le point de la conjoncture actuelle aux États-Unis. Enfin, nous terminons par quelques observations au sujet des problèmes apparents que font naître les règlements contre les prix abusifs.

Je vais donner un bref aperçu du contenu de notre mémoire. En premier lieu, nous abordons la question des prix abusifs sous ses aspects économiques. Les prix abusifs sont fréquemment mentionnés dans la documentation et dans la jurisprudence antitrust; en pratique, il s'agit de sociétés qui établissent des prix inférieurs à leurs coûts afin d'éliminer leurs concurrents et de nuire à la concurrence en général, pour être ensuite en mesure d'augmenter leurs prix lorsque leurs concurrents ont disparu.

En ce qui a trait à l'aspect économique des prix abusifs, une sorte de sentinelle s'impose sur le marché. Pour qu'une société puisse appliquer avec succès des prix abusifs et en retirer des bénéfices ultérieurs, il faut qu'elle dispose de ressources financières considérables.

Suite à notre examen de l'industrie du camionnage, nous avons tiré la conclusion que ces éléments ne s'appliquent pas dans le secteur du transport à chargement partiel.

Nous vous renvoyons à certaines études effectuées sur les marchés canadien et américain, et qui ont abouti à ces mêmes résultats.

La Loi sur la concurrence comporte trois dispositions relatives aux prix abusifs, dont deux relèvent du droit pénal, soit les articles 32(1)(b) et (1)(c), tandis que la troisième, celle qui a trait à l'abus de position dominante, figure pour la première fois dans cette loi.

Il nous faut dire que la jurisprudence à l'égard des prix abusifs, en droit pénal, dont les premiers textes législatifs remontent à 1935, est assez bien établie. Cette jurisprudence a donné naissance à des directives raisonnables et nettes. On a statué à l'égard de six affaires en vertu de l'article 34(1)(c), soit la principale stipulation concernant les prix abusifs.

Nous avons passé en revue nos dossiers de plaintes à l'égard des prix abusifs. Ainsi, de 1982 à 1986, il y a eu 314 plaintes en vertu de cette disposition, dont trois seulement avaient trait au camionnage. Je dois ajouter qu'aucune de ces plaintes n'a donné lieu à des poursuites officielles en vertu de la loi.

La jurisprudence est raisonnablement nette. Elle figure dans deux ou trois décisions récentes. Si les députés le veulent, nous pourrions entrer dans les détails de l'affaire Hoffmann-La Roche et de l'affaire *Consumer Glass*.

Je parlerai brièvement de la nouvelle stipulation qui se trouve dans la Loi sur la concurrence, l'article 51, qui a trait à l'abus de position dominante. Cette stipulation peut aussi s'appliquer aux prix abusifs au sein de l'industrie du camion-

[Text]

about a firm having a dominant position in a market. It is of course an administrative law provision, not a criminal law provision, and accordingly, the remedies available to the competition tribunal would be facilitated in a much more expeditious fashion than perhaps those available in the criminal courts.

• 1105

The studies to which I have referred are two studies commissioned by the director of investigation and research two or three years ago, when the question of regulatory reform in trucking and other transport industries came up. There were of course questions about the ability of the Canadian industry to survive and the possibility of predatory pricing. There was particularly the concern about large American firms coming into Canada and lessening competition.

As it is our responsibility under the Competition Act, we wanted to look into that question, so we asked two academics who specialized in transportation matters to prepare some work for us. One study was prepared by Michel Boucher of ENAP, *Université du Québec*, looking at the Quebec market and the Quebec transborder market, and the other was prepared by Professor Garland Chow of UBC.

Just dealing briefly with the Quebec study, Professor Boucher found, after extensive interviews of approximately 60 shippers and carriers, that the American carriers had been in the Quebec market for a number of years, at least since the early 1970s. It was a good case example of what would happen to the Canadian market with large American firms coming in. Roadway, Yellow, for example, have been in since the early 1970s.

His findings basically were that the Canadian industry and the American industry were complementary. The Canadian carriers in Quebec were concentrating on a combination of less than truckload and truckload, and serving as feeders to some of the other carriers. The American carriers were specializing in long-haul, single-line movements. We were in effect talking about a situation where an adjustment had already taken place to the incursion of U.S. carriers into Quebec.

The Ontario study is not yet completed, but Professor Chow has released some of the major findings. Once again some of the interesting findings are that the American carriers, to a great extent, are already in the Ontario market. The Canadian carriers have adjusted to changes in the nature of regulation in the United States and changes that have taken place in Canada to a certain extent.

The interesting finding that Professor Chow came to after an extensive series of interviews with both carriers and shippers was that 80% of the transborder traffic was of a short-haul nature. In other words, it is in a particular market niche where the Americans have no competitive advantage. It is admitted that the large American firms, such as Yellow, Roadway and Consolidated Freightways, have a competitive

[Translation]

nage, s'il s'agit d'une société jouissant d'une position dominante sur ce marché. Il s'agit bien entendu d'une loi administrative et non pas pénale, si bien que le tribunal de la concurrence peut agir bien plus rapidement qu'un tribunal au criminel.

J'ai parlé tantôt de deux études effectuées à la demande du directeur des Enquêtes et de la Recherche il y a deux ou trois ans lorsque la question de la réforme réglementaire du transport routier et d'autres modes de transport est devenue d'actualité. On s'est donc posé la question de savoir si les transports canadiens parviendraient à survivre et si l'on serait confronté à des prix abusifs. Il y avait plus particulièrement la possibilité que de grosses entreprises de camionnage américaines s'introduisent au Canada pour y réduire la concurrence.

Comme cette question relève de notre compétence aux termes de la Loi sur la concurrence, nous avons demandé à deux universitaires spécialisés dans les questions de transport de préparer une étude à ce sujet. Une de ces études a été faite par M. Michel Boucher, de l'Université du Québec, qui a examiné le marché québécois et le transport transfrontalier à partir du Québec, et l'autre a été effectuée par le professeur Garland Chow, de l'Université de Colombie-Britannique.

En ce qui concerne le Québec, le professeur Boucher a constaté, après avoir interviewé une soixantaine d'expéditeurs et de transporteurs, que des entreprises de camionnage américaines s'étaient introduites au Québec depuis le début des années 70. Cela nous donne donc un bon aperçu de ce qui serait susceptible de se passer si d'autres entreprises de camionnage américaines s'introduisaient sur le marché canadien. Ainsi la firme *Roadway Yellow* travaille au Canada depuis le début des années 70.

Or, d'après le professeur Boucher, les industries canadienne et américaine seraient complémentaires. Les entreprises canadiennes au Québec s'occupent essentiellement de poids lourds pleins ou pas tout à fait pleins et coopèrent avec d'autres entreprises de transport. Par contre, les firmes américaines se spécialisent dans les transports sur de longues distances en un sens seulement. Donc en fait les firmes canadiennes se sont déjà adaptées à la concurrence d'entreprises américaines au Québec.

L'étude pour l'Ontario n'est pas encore achevée. Mais le professeur Chow a déjà publié un certain nombre de résultats importants. Ainsi, il a constaté que les entreprises américaines sont déjà implantées en Ontario. Les transporteurs canadiens se sont adaptés aux changements en matière de réglementation intervenus aux États-Unis ainsi qu'à l'évolution actuelle de la situation au Canada.

Après avoir examiné un certain nombre de transporteurs et d'expéditeurs, le professeur Chow a pu déterminer que 80 p. 100 des transports transfrontaliers se faisaient sur une courte distance. Il s'agit donc d'un créneau bien particulier où les Américains ne bénéficient pas d'un avantage quelconque. Par contre, les grosses entreprises de camionnage, comme *Yellow*, *Roadway* and *Consolidated Freightways* sont plus concurren-

[Texte]

advantage in movements of over 1,000 miles on single-line movement.

Another finding of Professor Chow was that over 60% of transborder freight is controlled by Canadian domicile shippers or receivers. In other words, it was the Canadians who were deciding what carriers they would choose and not the American shippers, at least in terms of a majority of shippers and receivers.

If I can now turn to the United States studies, which I think are quite illustrative and perhaps useful to the committee, I would refer particularly to one study commissioned by the U.S. House of Representatives' Subcommittee on Surface Transportation. It is a study by the General Accounting Office where the committee had asked the GAO to report on an investigation of predatory pricing in trucking, which was conducted in 1985.

Concentrating on the LTL sector the GAO found, and I quote:

... a substantial amount of discount pricing but no conclusive evidence relating to the existence of predatory pricing.

It also found concentration in LTL trucking to be about the same as American manufacturing industries in general. There are no court cases involving allegations of predatory pricing in trucking. This latter finding is significant, considering the opportunity that exists in the U.S. for private anti-trust action.

• 1110

There are a number of other studies, and I will not go into their findings, except to say they are similar to the findings of the GAO; that predatory pricing in the United States trucking industry is not a problem.

The Chairman: That is a good time to conclude then, certainly in our time frame.

Thank you very, very much, Mr. Chandler. I throw it open to the first questioner, Mr. Ouellet, who has some experience in these matters from another angle.

M. Ouellet: Monsieur le président, je vous remercie.

Je voudrais demander à M. Chandler qui a rédigé ce document.

M. Chandler: C'est nous qui avons rédigé le document.

M. Ouellet: Qui vous a demandé de préparer ce document sur le *predatory pricing*?

M. Chandler: On a suivi les audiences du Comité, et il était évident qu'il y avait un problème important au niveau de la concurrence dans l'industrie du camionnage. On ne pensait pas venir ici pour témoigner, mais, étant donné que cela touchait la Loi sur la concurrence, on a décidé qu'il valait la peine de vous présenter le document.

M. Ouellet: Vous dites «on». Est-ce vous, ou bien le directeur, ou bien le ministre?

[Traduction]

tielles pour les transports sur des distances supérieures à 1,000 miles en un seul sens.

Le professeur Chow a encore constaté que plus de 60 p. 100 des marchandises transportées à travers les frontières avaient pour origine des expéditeurs canadiens. Autrement dit, ce sont les expéditeurs canadiens qui choisissent les entreprises de camionnage et non pas les expéditeurs américains.

Les études effectuées aux États-Unis donnent une bonne idée de la situation et sont sans doute très utiles pour les membres du Comité. Je pense plus particulièrement à l'étude effectuée à la demande du sous-comité de la Chambre des représentants américaine sur le transport terrestre. Le sous-comité a notamment demandé au *General Accounting Office* de faire une étude sur les prix abusifs dans le secteur du camionnage, étude effectuée en 1985.

Parlant des poids lourds circulant incomplètement chargés, le *General Accounting Office* dit ce qui suit:

... pas mal de prix au rabais sans que l'on ait pu prouver que l'on pratique des prix abusifs.

La concentration dans ce secteur est équivalente à la concentration dans l'ensemble des industries manufacturières aux États-Unis. Il n'y a pas eu de poursuite devant les tribunaux relativement à des prix abusifs pratiqués par les entreprises de camionnage. Ce fait est particulièrement important étant donné qu'il est aisé pour un particulier d'intenter une poursuite antitrust aux États-Unis.

D'autres études ont été effectuées dont je ne citerai pas les conclusions qui sont d'ailleurs analogues à celles de l'étude du *General Accounting Office*, à savoir que les prix abusifs dans le secteur du camionnage américain ne sont pas un problème.

Le président: Je vous remercie de vous en être tenu à notre horaire.

Merci beaucoup, monsieur Chandler. Je donne maintenant la parole à M. Ouellet qui a une certaine expérience dans ce secteur.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

Who is the author of this document, Mr. Chandler?

Mr. Chandler: We wrote it.

Mr. Ouellet: Who asked you to prepare this document on predatory pricing?

Mr. Chandler: Since we have been following the committee's hearings, we knew that competition in the trucking industry was an important problem. We had not thought about coming to testify before the committee, but since this deals with the Competition Act, we thought that it would be worthwhile to give you this document.

Mr. Ouellet: You say "we thought". Whom does "we" represent? Is it you, the director or the Minister?

[Text]

M. Chandler: Le directeur nous a demandé, à M. Humber et à moi, de venir ici parce que c'est nous qui sommes les spécialistes dans le domaine du transport.

M. Ouellet: Mais qui a suggéré que vous veniez ici? A-t-il écrit lui-même pour demander que vous soyez entendus comme témoins? Est-ce une initiative du directeur des enquêtes ou une demande du gouvernement ou du ministre?

M. Chandler: Ce n'est pas le gouvernement. C'est l'ancien greffier du Comité qui a communiqué avec nous pour nous dire que le Comité serait intéressé à nous entendre.

M. Ouellet: Vous êtes directeur par intérim. Dans votre direction, combien y a-t-il de gens qui s'occupent du secteur réglementaire?

M. Chandler: Le secteur réglementaire comprend les télécommunications et le transport. Dans la direction, on a 25 personnes en tout, dont 7 ou 8 sont spécialisées dans le transport.

M. Ouellet: Depuis combien de temps êtes-vous directeur par intérim?

M. Chandler: Depuis un an. Auparavant, monsieur Ouellet, j'étais chef de la division du transport.

M. Ouellet: Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous n'êtes pas allés devant la CTC pour traiter de la fusion de CP Air et de Pacific Western? Ou devez-vous y aller?

M. Chandler: Il n'y avait pas d'audience, comme vous le savez, mais on a présenté un exposé écrit. En même temps, on a examiné la question, car dans la Loi sur la concurrence, il y a un article qui traite de la question des fusions.

M. Ouellet: Donc, vous avez présenté un exposé écrit à la CTC?

M. Chandler: C'est cela.

M. Ouellet: Est-ce que le directeur a demandé à comparaître? Est-ce qu'il a demandé des audiences publiques à la CTC?

M. Chandler: Il n'a pas demandé d'audiences publiques, parce qu'il était satisfait de l'étude qu'on avait faite à notre propre bureau. C'était une étude bien documentée, bien faite. Une fois l'étude terminée, le directeur a décidé qu'il n'y avait aucune raison de croire qu'il fallait faire enquête.

M. Ouellet: En d'autres mots, le directeur accepte la fusion.

M. Chandler: C'est exact.

M. Ouellet: Est-ce que la réglementation au sujet des préavis qui doivent être donnés au directeur des enquêtes dans les cas de fusion est maintenant prête?

M. Chandler: La réglementation a été publiée dans *La Gazette du Canada*, il y a deux semaines, je pense. Il y a de petits changements. On va publier à nouveau samedi. On parle, comme vous le savez, de 60 jours. On s'attend à ce que la réglementation soit prête pour le mois de juin.

[Translation]

Mr. Chandler: The Director asked Mr. Humber and myself to come before the committee since we are the transport specialists.

Mr. Ouellet: But who exactly suggested that you appear before the committee? Did the director write to ask that you appear before the committee? Did the director take this initiative or was it the government or the Minister?

Mr. Chandler: Not the government. The former clerk of the committee told us that the committee would be interested to hear us.

Mr. Ouellet: You are the acting director. How many people work in the regulatory sector branch?

Mr. Chandler: The regulatory sector branch involves telecommunications and transport. Of the 25 people working in the branch, 7 or 8 are specialized in transport.

Mr. Ouellet: How long have you been acting director?

Mr. Chandler: For one year. Before that I was head of the transport division.

Mr. Ouellet: Why did you not appear before the CTC regarding the merger of CP Air and Pacific Western? Or are you planning on doing so?

Mr. Chandler: As you know, there were no hearings but a written brief was submitted. This question was examined because the *Competition Act* has a section dealing with mergers.

Mr. Ouellet: You submitted a written brief to the CTC?

Mr. Chandler: That is right.

Mr. Ouellet: Did the director ask to appear before the CTC? Did he ask the CTC to hold public hearings?

Mr. Chandler: No, he did not because he was satisfied with the study made by our own office. It was a well documented study and the director decided that there was no reason to hold an enquiry.

Mr. Ouellet: In other words, the director accepts the merger?

Mr. Chandler: That is right.

Mr. Ouellet: Is the regulation relating to the advance notice which must be given to the director of enquiries in case of mergers ready?

Mr. Chandler: The regulation was published in the *Canada Gazette* two weeks ago. There have been a number of slight changes which will be published Saturday. We need about 60 days so we expect the regulation to be ready by June.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

M. Ouellet: Et quand pensez-vous que cette partie de la loi sera promulguée?

M. Chandler: Au mois de juin.

M. Ouellet: Au cours de l'été.

M. Chandler: C'est exact.

M. Ouellet: Donc, le mécanisme de préavis et de vérification, prévu en vertu de la Loi sur la concurrence, sera en vigueur cet été.

M. Chandler: C'est cela.

M. Ouellet: De combien d'employés supplémentaires aurez-vous besoin pour effectuer ce travail, dans votre division?

M. Chandler: Aucun, pour ce qui est de la division de la politique de concurrence en général. Mais nous avons réorganisé le travail en ce qui concerne les fusions. Nous avons mis sur pied une direction des fusions qui emploiera 25 personnes.

M. Ouellet: Donc, si la déréglementation dans le domaine du transport par camionnage amène les fusions et les prises de contrôle comme certaines personnes le croient, le ministère sera prêt pour répondre à la situation?

M. Chandler: Oui, monsieur.

M. Ouellet: D'accord.

Si je comprends bien, vous nous dites qu'il n'y a pas de problème et que les gens qui sont dans le domaine du transport ne devraient pas s'inquiéter. Vous avez consulté des spécialistes et d'après eux, il n'y aurait aucun danger. En fait, c'est le sens de votre témoignage.

M. Chandler: En effet, mais c'est suite à des études où on a posé les mêmes questions et où on a entendu les mêmes allégations.

M. Ouellet: Oui.

M. Chandler: Nous nous sommes dit que pour appliquer la Loi sur la concurrence, il fallait connaître les marchés. C'est la raison pour laquelle nous avons consulté des experts.

M. Ouellet: Quelle expérience avez-vous de la nouvelle loi—qui n'est même pas encore en vigueur—pour arriver à une telle conclusion?

M. Chandler: Quand vous parlez de la nouvelle loi . . .

M. Ouellet: Je parle des deux lois. Je parle de la nouvelle Loi sur la concurrence, qui vient à peine d'être promulguée et du nouveau régime déréglementé, en vertu du projet de Loi C-19, qui concerne le transport par camion et qui n'est même pas encore devenu loi. En fait, vous faites des projections sur une situation inexistante.

M. Chandler: Ce que vous dites est vrai. Nous avons examiné l'expérience vécue aux États-Unis, par exemple. Cela fait sept ans maintenant qu'ils ont la déréglementation du camionnage dans le transport. Et comme je l'ai remarqué, il n'y a pas de prix abusifs aux États-Unis.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

Mr. Ouellet: When will this part of the act be proclaimed?

Mr. Chandler: In June.

Mr. Ouellet: During the summer?

Mr. Chandler: That is correct.

Mr. Ouellet: Which means that the advance notice and verification provisions under the *Competition Act* will be in force this summer.

Mr. Chandler: That is right.

Mr. Ouellet: How many extra employees will you require to do all this work?

Mr. Chandler: We will not be needing extra employees in the Competition Policy Division. We have however reorganized our work on mergers. A new Mergers Division has been set up with 25 employees.

Mr. Ouellet: Therefore if deregulation in the trucking industry were to result in mergers and takeovers as some people expect, the department will be in a position to respond.

Mr. Chandler: Certainly.

Mr. Ouellet: Okay.

Sir you are saying that there is no problem and that people in the trucking industry should not be concerned. According to the specialists whom you have consulted, there is no danger. That is what you are saying.

Mr. Chandler: Yes that is a unanimous conclusion of the studies and of the inquiries which we made.

Mr. Ouellet: I see.

Mr. Chandler: We consulted these experts because in order for us to implement the *Competition Act*, we have to know the markets involved.

Mr. Ouellet: How can you draw such a conclusion about a new act which is not yet in force?

Mr. Chandler: What do you mean by new act?

Mr. Ouellet: I am thinking about the two bills. I am also thinking about the new *Competition Act* which has just been proclaimed and of the deregulation under Bill C-19 which will affect trucking but which is not yet in force. You are making projections based on facts which do not exist as yet.

Mr. Chandler: That is correct. But we did examine the situation in the United States where deregulation in the trucking industry has been in place for seven years. I explained that there did not seem to be predatory pricing in the United States.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I take it that Consumer and Corporate Affairs will have no role to play in the enforcement of this act. Is this correct?

Mr. Chandler: We will have a role to play in the enforcement of the act stemming from Bill C-18 and Bill C-19 only insofar as there is a provision in our law that allows us to intervene before regulatory authorities, where questions of competition arise. There may well be things before the new regulatory agency on which we would like to appear.

Mr. Benjamin: I find it strange, Mr. Chairman, that you choose to ignore almost completely what has been presented to this committee and elsewhere.

• 1120

When you see the extremely rare situation where the Canadian Trucking Association and the representative of the employees, namely the Teamsters' union, are in agreement on something, that has to tell you something. Do you give no consideration to . . . do you feel what they have put to us is groundless; there has not been predatory pricing, there has not been a horror story in the United States? How do you explain what is going on right now in California? All we are getting here is authorities and your opinion . . . who are all proponents of the proposed legislation in any case. You choose to ignore what the industry itself is telling us. Why did you bother coming over?

Mr. Chandler: We did not ignore the evidence or the testimony that has been brought before you. We do not agree with it. We do not agree with it because, as I have said, we have studied the issue ourselves. We have commissioned studies in Canada. They are factual studies. We have reviewed the evidence in the United States, where you have had deregulation in effect for a number of years. We have consulted with our colleagues in the anti-trust community. We think it is important that we bring forward our findings in this area.

Mr. Benjamin: I note you mentioned that the cases tried in the United States were dismissed for lack of evidence, which is perfectly logical. Let us look at what is proposed in this bill on confidential contracts. A shipper who is getting the benefit of a confidential contract and the carrier who gets the benefit of all the business are not about to tell on each other. How can you, or a shipper who feels aggrieved, or a carrier who feels aggrieved, ever find out? Here is where you get your lack of evidence. How do you find out what the price really was? This bill says that will remain confidential; not even you can have it.

Mr. Chandler: First of all, let me say that confidential contracts exist in one form or another, by one name or another, in most sectors of the economy at present. In effect, in the manufacturing sector and many parts of the service sector, products are provided at a confidential price, and that information is not made available to competitors or other suppliers.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Si j'ai bien compris, le ministère de la Consommation et des Corporations n'a rien à voir dans l'application de la loi.

M. Chandler: Nous pourrions intervenir en ce qui concerne les projets de loi C-18 et 19 du fait que la *Loi sur la concurrence* nous permet de déposer devant les autorités chargées de la réglementation lorsqu'il se pose des problèmes de concurrence. Il se peut donc fort bien que nous ayons à comparaître devant la nouvelle agence chargée de la réglementation.

M. Benjamin: Je trouve étrange que vous n'ayez pas fait la moindre allusion à tout ce qui s'est dit à ce sujet devant le Comité.

Or, fait rarissime, l'Association canadienne des camionneurs et le Syndicat des camionneurs sont pour une fois d'accord, ce qui aurait dû vous mettre la puce à l'oreille. Ces deux témoins nous ont assuré qu'il y avait des prix abusifs et qu'il y a eu toutes sortes de scandales aux États-Unis. Comment expliquez-vous ce qui se passe en Californie? Vous vous êtes bornés à citer le nombre d'experts qui, comme par hasard, sont partisans de ce projet de loi. Par contre, vous n'avez pas tenu compte de ce que les intéressés eux-mêmes ont à dire. Vous auriez pu vous épargner le déplacement à mon avis.

M. Chandler: Nous sommes au courant de ce que les témoins vous ont dit mais nous ne sommes pas d'accord avec eux, car, ainsi que je vous l'ai expliqué, nous avons étudié la situation. Nous avons fait faire des études bien étayées ici au Canada et nous avons en même temps examiné la situation telle qu'elle se présente aux États-Unis, où la déréglementation est en vigueur depuis plusieurs années. Nous avons également consulté nos collègues spécialistes des questions antitrust. Nous avons jugé qu'il serait utile pour vous d'être mis au courant de ces différentes conclusions.

M. Benjamin: Vous avez dit que les poursuites intentées devant les tribunaux américains ont été rejetées faute de preuves, ce qui est tout à fait logique. Voyons ce que le projet de loi propose en matière de contrats confidentiels. Il est tout à fait logique qu'un expéditeur bénéficiant d'un contrat confidentiel et l'entreprise de camionnage auquel l'expéditeur s'adresse ne vont bien entendu pas se dénoncer. Comment dans ces conditions peut-on apprendre la vérité? Voilà pourquoi il n'y avait pas de preuves. Il n'y a pas moyen d'apprendre quels sont ces prix, vu que le projet de loi stipule que ces prix sont secrets; même vous, vous ne pouvez pas en prendre connaissance.

M. Chandler: Je vous ferai remarquer que les contrats confidentiels sont pratique courante dans tous les secteurs. Ainsi, dans le secteur manufacturier ou dans le secteur des services, la plupart des prix sont confidentiels et ne sont certainement pas fournis à la concurrence.

[Texte]

Mr. Benjamin: I am talking about common carriers. I am not talking about the lovey-dovey manufacturing company versus another manufacturing company. Do not compare apples and oranges with me. Common carriers are a public utility, no matter whether publicly owned or privately owned; and you cannot compare that . . . When you have only two railroads, three airlines—those are all that are left, so to speak, across this country—and you have only about six major trucking carriers, those are all common carriers. That is not the same as 50 manufacturing firms or 1,000 processing and manufacturing plants. It is not the same ball of wax at all.

Mr. Chandler: I understand what you are saying. I was just pointing out that in most sectors of the economy this situation of secrecy and pricing exists. We are able to deal with it in our responsibility to enforce predatory pricing and other provisions of the Competition Act.

The second part of my answer is simply to say that formal powers are provided to the Director of Investigation and Research under the Competition Act to obtain information if he has reason to believe an offence has been committed or is likely to be committed. So those confidential contracts would be available to us essentially because we would obtain them for the exercise of our formal powers.

Mr. Benjamin: But you could not disclose what was in them either.

Mr. Chandler: We could not disclose, and it would not be appropriate for us to disclose. However, we would use them as part of our examination to determine whether there was an offence, and if there was an offence that was revealed in those documents, that would be part of the case we would put before either the courts or the Competition Tribunal.

• 1125

Mr. Benjamin: And the Competition Act overrides both Bill C-18 and Bill C-19, then, in this instance?

Mr. Chandler: In the area of trucking, as I understand it, there is no provision contemplated to regulate trucking rates, and therefore the Competition Act clearly would apply, as it has done for a number of years.

Mr. Benjamin: You are presenting this as though an agreed shipper and an agreed trucker, or a transporter, all you have to do is just pick up the phone and say, would you look into this—that it is all they have to do—when the reality is, particularly in the case of a small shipper or a small manufacturer, he cannot afford lengthy litigation and high-priced lawyers and investigators and private detectives or whatever else, so he just throws his hands up in the air and says to hell with it. He is so badly outnumbered, outfinanced and everything else—the deck is stacked—there is no way you can get at them.

Mr. Chandler: If I might respond to that, Mr. Chairman.

The Competition Act is designed on a principle or a philosophy where the provisions are deemed in Parliament's view to be adequate to deal with competition situations. Not every case will necessarily be prosecuted, because cases come

[Traduction]

M. Benjamin: Mais il s'agit en l'occurrence d'entreprises de transport et non pas de deux entreprises de fabrication qui se font concurrence. Vous mélangez les torchons et les serviettes. Les entreprises de transport sont d'utilité publique, qu'il s'agisse d'entreprises d'État ou d'entreprises privées. Il ne reste plus que deux compagnies de chemin de fer, trois compagnies d'aviation et six grosses entreprises de camionnage dans le pays, alors qu'il y a des centaines d'entreprises de fabrication et de conditionnement. Donc le problème est tout différent.

M. Chandler: D'accord, n'empêche que les prix de vente sont secrets dans pratiquement tout le secteur de l'économie. Cela ne nous empêche pas de faire respecter les dispositions de la Loi sur la concurrence et, plus particulièrement, les dispositions qui concernent les prix abusifs.

D'ailleurs le directeur des Enquêtes et Recherches est habilité, aux termes de la Loi sur la concurrence, à obtenir des renseignements au cas où il estimerait qu'une infraction a été commise ou risque de l'être. Donc le contenu des contrats confidentiels doit nous être communiqué conformément à nos attributions.

M. Benjamin: Mais vous n'êtes pas libre de divulguer le contenu de ces contrats confidentiels.

M. Chandler: Non, et nous n'avons pas à le faire. Cependant, nous examinons ces contrats confidentiels pour savoir si une infraction a été commise et, dans l'affirmative, nous saisissons les tribunaux ou le tribunal de la concurrence.

M. Benjamin: Donc la Loi sur la concurrence prime les projets de loi C-18 et C-19?

M. Chandler: Étant donné qu'il n'y a pas de disposition visant à réglementer les tarifs du camionnage, la Loi sur la concurrence s'appliquerait comme cela a toujours été le cas.

M. Benjamin: A vous entendre parler, il suffirait à une entreprise de camionnage qui s'estimerait lésée de téléphoner pour obtenir satisfaction, alors qu'en réalité, surtout s'il s'agit d'une petite entreprise de camionnage, elle ne peut pas se permettre de longues poursuites ni payer des avocats et des détectives si bien que, dans la plupart des cas, elle laisse tout simplement tomber. Une petite boîte n'a pas les moyens pour s'en prendre aux géants du camionnage.

M. Chandler: Je vais essayer de répondre, monsieur le président.

En principe les dispositions de la Loi sur la concurrence sont censées pouvoir faire face aux problèmes susceptibles de se poser. Les poursuites ne sont d'ailleurs pas toujours intentées, car la seule menace de poursuites a un effet de dissuasion.

[Text]

forward as deterrents. There is a deterrent effect there. That has an important effect on the nature of competition in different markets.

If I might also add, I think it is important when designing a law to deal with predation or alleged predation to understand that if you go too far then you do away with legitimate price competition, which I think everybody would agree is important, and something we would not like to see happen.

Mr. Benjamin: Since you obviously do not seem to believe that predatory pricing or foreign takeovers or concentration, or whatever, will occur, I take it then your department will not be—

The Chairman: He did not say that, Mr. Benjamin. He is talking about predatory pricing. That is what he is talking about. He did not say those other two—

Mr. Benjamin: All right.

Mr. Ouellet: The other two—

Mr. Benjamin: Could I finish my question?

The Chairman: No, no, because Mr. Ouellet has raised a point of order, too.

Mr. Benjamin: Can I finish my question?

The Chairman: If a fellow raises a point of order... I always recognize you on a point of order. I recognize Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

I think it would be helpful. I think the Bureau of Competition Policy has given us their view on predatory pricing, and I compliment Mr. Chandler for doing an excellent job in this regard.

But I think the fact they have been silent on the two other aspects just raised by Mr. Benjamin is of some annoyance to some of us on the committee. Certainly, we would like to have similar documentation given to us on the two other questions just raised by Mr. Benjamin. We would certainly like to know if the Combines Investigation Act is going to be useful in relation to concentrations.

Mr. Benjamin: It was nice of you to let Mr. Ouellet finish my question. If that is a point of order, then I am a monkey's uncle.

The Chairman: Sometimes I have those thoughts myself, Mr. Benjamin. But you also are expert in raising points of order and getting questions in. And if Mr. Ouellet, through a point of order, is supporting you in a question, that gives even more support and authority and credibility to your question.

Mr. Benjamin: ... more experience on bootlegging.

The Chairman: I think you would have made prohibition something that would never have changed, with your expertise in bootlegging.

Mr. Benjamin: Mr. Ouellet is perfectly right, we would like to hear from you on the matter of take-overs and concentra-

[Translation]

Par ailleurs les dispositions d'une loi traitant des prix abusifs ne doivent pas être exagérées sans quoi on risque de supprimer la concurrence légitime, ce qui bien entendu est contraire à nos objectifs.

M. Benjamin: Puisque à votre avis, il n'existe pas de prix abusifs, qu'il n'y pas de risque de prise de contrôle dans les firmes étrangères ou de fusion, je présume que votre ministère...

Le président: Ce n'est pas ce qu'il a dit, monsieur Benjamin. Le témoin a parlé uniquement de la question des prix abusifs.

M. Benjamin: D'accord.

M. Ouellet: Les deux autres questions...

M. Benjamin: Vous permettez que je termine ma question?

Le président: Monsieur Ouellet a invoqué le Règlement.

M. Benjamin: Mais est-ce que je pourrais terminer ma question.

Le président: Je donne toujours la parole à ceux qui invoquent le Règlement. Allez-y, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

Le Bureau de la politique en matière de concurrence nous a expliqué ce qu'il pense des prix abusifs et je tiens à féliciter M. Chandler de l'excellent travail qu'il a fait dans ce domaine.

Néanmoins, le fait que le Bureau ne se soit pas penché sur les deux problèmes mentionnés par M. Benjamin est plutôt ennuyeux. Il est regrettable que vous n'ayez pas d'étude à ce sujet à nous remettre. Nous aimerions certainement savoir si les dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions s'appliqueraient en cas de fusion.

M. Benjamin: C'est très aimable à vous, monsieur le président, d'avoir permis à M. Ouellet de terminer ma question. Je ne vois pas ce que cela à voir avec un rappel au Règlement.

Le président: Vous êtes vous-même passé maître dans l'art de glisser des questions à l'occasion d'un rappel au Règlement, monsieur Benjamin. M. Ouellet n'a donc fait que renforcer vos propres arguments.

M. Benjamin: C'est de la contrebande.

Le président: Si cela dépendait de vous, la prohibition durerait encore.

M. Benjamin: Comme M. Ouellet vient de l'expliquer, il est regrettable que vous n'ayez pas soulevé la question des prises

[*Texte*]

tion. I would be very interested to see what you come up with on that in light of what evidence we have already received.

But I take it also that your department will not be putting on extra people, after these laws come in, to work in these areas. You will not be really capable of monitoring. It will be left entirely out there, and, if somebody complains, you might or you might not look into it.

• 1130

Mr. Chandler: Mr. Chairman, I think we are capable of monitoring the situation. I have indicated that. We have a dedicated team that is looking at transport.

Mr. Benjamin: Are you going to leave it the same size?

Mr. Chandler: We are going to leave it the same size. At the same time, of course, we are developing a merger branch to deal with takeovers and, in particular, to respond to the increased responsibilities with the new Competition Act.

With regard to the question of concentration in takeovers, as you well know, the Competition Act, which was passed this summer, is strengthened considerably. There are new provisions in it to deal with mergers, takeovers. There are new provisions to deal with abuse of dominant position. There is the creation of the Competition Tribunal as a special body to adjudicate on those questions.

The answer, in short, is that we do not anticipate a lot of competition-related problems flowing from the new legislation. We feel we have adequate provisions in place to deal with it and that we have adequate resources. If there are a number of competition questions that arise, we will obviously adjust our priorities to deal with those situations.

The Chairman: Thank you Mr. Chandler. Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Belsher did you have a point or a question?

Mr. Belsher: I want to thank Mr. Chandler for bringing these points forward this morning, and for putting a little more light on the subject.

Mr. Chairman, I have a question for you, sir. Is this part of our record or is it an appendix to the minutes?

The Chairman: This is part of our record. It is at the table. It is not appended to our minutes. If we started appending all the briefs to our minutes, we would never see the transcript in a translated state.

Mr. Belsher: Yes.

The Chairman: This is at the table and it is part of our record. Obviously, it will be referred and used by members or anyone else. It can be available to anybody, but it is not attached as an appendix to the transcript.

Mr. Belsher: Will Professor Chow of UBC be one of the witnesses in Vancouver?

The Chairman: He has been suggested.

Mr. Belsher: I see. He has been part of the B.C.-U.S. study.

[*Traduction*]

de contrôle et des fusions. J'aimerais bien savoir ce que vous auriez à nous dire à ce sujet.

Vous ne comptez pas engager du personnel supplémentaire lorsque ces lois entreront en vigueur, et je ne vois donc pas très bien comment vous ferez pour surveiller ce qui se passe. En fait vous n'agirez que lorsque quelqu'un se sera plaint.

M. Chandler: J'estime que nous serons parfaitement à même de suivre la situation car nous avons une excellente équipe spécialisée dans le domaine du transport.

M. Benjamin: Mais vos effectifs ne vont pas augmenter?

M. Chandler: C'est exact. Par contre, on est en train de créer une Direction des fusions qui sera chargée des prises de contrôle conformément aux dispositions de la nouvelle loi sur la concurrence.

La nouvelle loi sur la concurrence adoptée l'été dernier contient des dispositions renforcées en ce qui concerne les fusions et les prises de contrôle. La loi contient également des nouvelles dispositions en ce qui concerne l'abus de position dominante. Un tribunal de la concurrence a été mis sur pied pour instruire ces questions.

Nous sommes donc d'avis que la nouvelle loi ne suscitera pas de grosses difficultés en ce qui concerne la concurrence. Les dispositions de la loi ainsi que nos effectifs sont tout à fait suffisants pour résoudre les problèmes éventuels. Si tel n'était pas le cas, il faudrait aviser.

Le président: Merci, monsieur Chandler. Merci, monsieur Benjamin.

Vous avez une question, monsieur Belsher?

M. Belsher: Je voulais simplement remercier M. Chandler des explications qu'il nous a fournies.

Monsieur le président, est-ce que cela fera partie du compte rendu ou est-ce que cela figurera en annexe?

Le président: Cela figurera dans le compte rendu lui-même et non pas en annexe. Si tous les mémoires étaient annexés à nos comptes rendus, ils ne seraient pas traduits.

M. Belsher: Parfait.

Le président: Donc ce document figurera dans notre compte rendu. Et il pourra être consulté par ceux qui en auraient besoin. Il ne figurera pas en annexe.

M. Belsher: Est-ce que le professeur Chow de l'Université de la Colombie-Britannique doit comparaître devant le Comité à Vancouver?

Le président: Il en a été question.

M. Belsher: Il a participé à l'étude sur les transports entre la Colombie-Britannique et les États-Unis.

[Text]

The Chairman: If we are finished with Mr. Chandler—are we finished? There is something that you are bringing up in an indirect way, which I want to bring up directly.

Mr. Belsher: No. It is just the brief—

The Chairman: The brief is there. It is for our record. It is not formally part of the appendix. Frankly, that is the only way we can really function.

Mr. Taylor: I have a couple of questions, Mr. Chairman.

The first thing that concerns me is what you said about confidential contracts. I do not see anything in the bill that permits the agency to give you the contents of a confidential contract. Is there authority in this act for the agency to give you that information?

Mr. Chandler: No, to the best of my knowledge, there is no such authority. What I was referring to was the general enforcement authority, or investigation authority, that resides in the Director of Investigation and Research under the Competition Act. It basically says that, if the director has reason to believe that an offence under the Competition Act has been committed, or is about to be committed, then we have access to certain formal powers, such as search warrants.

For example, we could visit the railway company, the trucking firm, and obtain the necessary information directly, not via the regulatory agency.

The Chairman: It is part of your regular investigative powers, if you have an inquiry on it.

Mr. Chandler: Exactly, Mr. Chairman.

Mr. Taylor: It is a little disturbing in a way, because there has been so many comments about confidential contracts, that they have to be confidential. I hope that they are not going to be made available to various departments through various ways.

The Chairman: But Bill C-18 and Bill C-19 do not change what is going on right at the present time.

Mr. Taylor: No.

Mr. Chandler: That is an extraordinary authority that has been given to the Director for a number of years to enable him to carry out his duties.

Mr. Taylor: Is the Minister aware that you have made this presentation?

Mr. Chandler: Yes, our Minister is aware.

Mr. Taylor: Thank you. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor, and thank you again, Mr. Chandler and Mr. Humber for coming today with your brief, which is part of the record.

[Translation]

Le président: Nous en avons terminé avec M. Chandler je crois. Vous venez d'évoquer une question dont j'allais justement parler.

M. Belsher: Non, il s'agit simplement du mémoire.

Le président: Le mémoire figurera dans notre compte rendu et non pas dans l'annexe.

M. Taylor: Je voudrais poser quelques questions, monsieur le président.

En ce qui concerne les contrats confidentiels, je ne vois aucune disposition du projet de loi qui permettrait à l'agence de vous communiquer la teneur d'un contrat confidentiel. Est-ce que je me trompe?

M. Chandler: Non, vous avez tout à fait raison. Je parlais plutôt de la compétence attribuée au directeur des Enquêtes et Recherches en application de la Loi sur la concurrence. Aux termes de cette loi, si le directeur estime qu'il y a eu infraction à la Loi sur la concurrence ou qu'une infraction risque d'être commise, nous pouvons entre autres obtenir des mandats de perquisition.

Ainsi nous pouvions perquisitionner dans les locaux de la compagnie ferrovière ou de l'entreprise de camionnage pour obtenir les renseignements de première main sans passer par l'agence chargée de la réglementation.

Le président: Cela fait partie de vos pouvoirs en matière d'enquête.

M. Chandler: C'est exact, monsieur le président.

M. Taylor: C'est plutôt inquiétant vu qu'on a beaucoup insisté sur la nécessité d'assurer le secret de ces contrats confidentiels. J'espère que le contenu de ces contrats ne va pas être communiqué à un tas de ministères.

Le président: Les dispositions des projets de loi C-18 et C-19 ne changent rien à la procédure actuelle.

M. Taylor: Non.

M. Chandler: Le directeur dispose depuis un certain temps déjà de ces pouvoirs extraordinaires pour lui permettre d'exécuter les devoirs de sa charge.

M. Taylor: Le ministre sait-il que vous avez comparu devant le Comité?

M. Chandler: Oui.

M. Taylor: Merci, monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Je tiens encore une fois à remercier MM. Chandler et Humber d'être venus présenter cet exposé qui sera consigné dans notre compte rendu.

• 1135

I want to thank members for their co-operation today in a delightful way, because we really did iron out early in the day

Je tiens à remercier les membres du Comité de leur merveilleuse collaboration aujourd'hui, car nous avons décidé d'une

[Texte]

a procedure to move along with witnesses. I want to compliment members for sticking to just about half an hour for each witness.

We have quite a heavy panel this afternoon and, since we had a long day yesterday and today, I think we had better stay adjourned until 3.30 p.m. But I want to let members know, again using the same formula for tomorrow or Thursday, we should conclude by 12 noon. I have asked the clerk to give me the potential witnesses for the morning session of Thursday. We have a long session. We have the Canadian Trucking Association Thursday afternoon, which may take a little longer, and again the chairman, because we do not have a blanket rule, which I do not think we want, but exercising some discretion, we can have the same type of order we have had.

But the Chair intends around 12 o'clock, or whenever we finish Thursday's business, to go into several matters of business. One is the list of witnesses, which is not going to be semi-finalized until Wednesday night, which is the motion where members are to suggest witnesses. I have asked the clerk to prepare a list. We will have that before us Thursday, in terms of all the people on the road who have indicated their interest. There are some who have already been plugged in. There are others that are still coming in and the phone is still ringing.

So that will be what we will really be discussing, also the actual question of expert witnesses to be considered and resolved at that, hopefully, Thursday noon meeting.

Since we have had a long day and the timetable for witnesses is not over yet, I felt it better to leave that until Thursday and adjourn this meeting, since we have made so much progress. I really did think Consumer Affairs was going to take a little longer, I must admit.

I am glad we have reached this time. We have had two busy days and I would like to get back to my office and do about 5,000 things anyway. So the committee stands adjourned until 3.30 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1534

The Chairman: I see a quorum for hearing evidence, and I know that the witnesses are here.

We have four witnesses this afternoon, so I would like to call to the table the first witness, Mr. Rhys Eyton, from CP Air-Pacific Western. We have a brief. We would like to welcome you, Mr. Eyton.

Mr. Rhys T. Eyton (President and Chief Executive Officer, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines Corporation): Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, if I may, I will read the brief into the record.

Mr. Benjamin: You are a Welshman—

Mr. Eyton: Yes.

[Traduction]

procédure qui permettra d'entendre plus rapidement nos témoins. Je vous félicite de vous en être tenus à environ une demi-heure pour chaque témoin.

Nous entendrons de nombreux témoins cet après-midi et étant donné que l'emploi du temps hier et aujourd'hui était fort chargé, il vaudrait mieux ajourner jusqu'à 15h30. Mais je vous signale que nous devrions avoir terminé à midi en procédant de la même façon demain ou jeudi. J'ai demandé au greffier de me soumettre la liste des témoins possibles pour la séance de jeudi matin. Elle sera longue. Nous recevrons l'Association canadienne du camionnage jeudi après-midi, ce qui prendra peut-être un peu plus de temps, et le président, en exerçant une certaine discrétion, car nous n'avons pas de règle stricte à cet égard et n'en voulons pas je crois. Nous pourrions donc nous en tenir à la même façon de procéder.

Mais le président a l'intention d'aborder plusieurs questions d'ordre interne vers midi, ou quand nous aurons terminé jeudi. Premièrement, la liste des témoins, qui ne sera pas déterminée avant mercredi soir, quand nous aborderons la motion où les membres proposeront des témoins. J'ai demandé au greffier de dresser une liste. Nous l'aurons jeudi, c'est-à-dire les noms de tous ceux qui se sont dits intéressés à comparaître. Certains ont déjà été contactés. D'autres se manifestent encore et le téléphone continue à sonner.

C'est donc ce dont nous discuterons à cette réunion de jeudi midi, ainsi que des experts qu'il y aurait lieu d'inviter, questions que nous espérons trancher alors.

Comme nous avons eu une longue journée et que nous avons d'autres témoins à entendre, j'ai jugé mieux attendre à jeudi pour cela et ajourner la présente réunion puisque nous avons beaucoup progressé. Je pensais que ce groupe prendrait plus de temps.

Je suis heureux que nous terminions maintenant. Nous avons eu deux journées très chargées et j'ai environ 5,000 choses à faire à mon bureau. Le Comité lève donc la séance jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Je vois que nous avons le quorum et que les témoins sont déjà ici.

Nous accueillons quatre témoins cet après-midi. J'invite à la table le premier témoin, M. Rhys Eyton, de *CP Air-Pacific Western*. Nous avons reçu un mémoire. Nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur Eyton.

M. Rhys T. Eyton (président et chef de la direction, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines Corporation): Merci monsieur le président.

Messieurs, si vous me le permettez, je lirai mon mémoire.

M. Benjamin: Vous êtes Gallois . . .

M. Eyton: Oui.

[Text]

Mr. Benjamin: —so you would have to read it.

Mr. Eyton: Yes, it has to be.

Mr. Benjamin: Well, I knew there had to be something good about you!

• 1535

Mr. Eyton: As the Chairman has said, gentlemen, my name is Rhys Eyton. I am President and Chief Executive Officer of Pacific Western Airlines Corporation and Chairman of both Canadian Pacific Air Lines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd. I am appearing before the committee on behalf of the corporation and the subsidiary companies, Pacific Western Airlines and Canadian Pacific Air Lines.

Mr. Chairman and members of the committee, in previous appearances before this committee, representatives of both Pacific Western Airlines and Canadian Pacific Air Lines have been supportive of this government's and the previous government's policies aimed at minimizing the regulatory burden on Canadian air carriers.

The new regulatory philosophy contained in Bill C-18 is consistent with the position espoused by both airlines, that the marketplace should be the ultimate regulator in all areas of Canada except the area described by the legislation as designated.

The regulatory philosophy contained in Bill C-18 will provide all airlines new opportunities to expand their route systems with the addition of new destinations and the opportunity to better utilize assets.

The airline industry today is the result of world-wide influences and trends. It is becoming more market-driven than at any other time in its history. To date, it is the customers and not the airline that shape the product, and the consumers and not the government boards that judge the product. It is a trend that will continue. The greater the economic pressures on the airlines resulting from that trend, the more need for freedom to manage for air carriers. It is the marketplace that has emerged as the regulator, with an overall emphasis being on the consumer.

All our management decisions, whether aircraft fleet, computer systems, aircraft facilities or product development, reflect an awareness of the consumer and his requirements.

The operation side of the airline must become more market-driven by establishing the best schedules, frequency of service, on-time performance, dependability, competitive fares and overall cost efficiencies as its key elements. Today's market demands value and it is our duty to meet that challenge.

In previous briefs, Pacific Western and Canadian Pacific Air Lines have described to the committee the origin of each airline and their pattern of growth. This review has always been done in the context of the dominant role played by Air Canada in the Canadian aviation scene. The alliance of Pacific Western Airlines and Canadian Pacific Air Lines represents

[Translation]

M. Benjamin: ... il faut donc que vous le lisiez.

M. Eyton: En effet.

M. Benjamin: J'étais sûr qu'il y avait quelque chose de bon en vous!

M. Eyton: Comme l'a dit le président, messieurs, je m'appelle Rhys Eyton. Je suis président-directeur général de la *Pacific Western Airlines* et président de *Canadian Pacific Air Lines Limited* et *Pacific Western Airlines Limited*. Je comparais devant le Comité au nom de la société et de ses filiales, *Pacific Western Airlines* et *Canadian Pacific Air Lines*.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, lors de comparutions antérieures devant votre Comité, des représentants de la *Pacific Western Airlines* et de la *Canadian Pacific Air Lines* ont appuyé les politiques du gouvernement actuel et des gouvernements précédents visant à réduire le fardeau de la réglementation pour les transporteurs aériens du Canada.

Les nouveaux principes énoncés dans le projet de loi C-18 sont conformes à la position des deux compagnies aériennes, à savoir que le marché devrait être l'instrument ultime de réglementation dans toutes les régions du Canada, sauf la zone désignée en vertu de la loi.

Les principes du projet de loi C-18 permettront à toutes les compagnies aériennes d'étendre leurs réseaux en ajoutant de nouvelles destinations et de mieux utiliser leurs atouts.

L'industrie du transport aérien telle qu'elle existe à l'heure actuelle est le résultat d'influences et de tendances à l'échelle mondiale. Elle répond de plus en plus aux forces du marché, plus qu'à tout autre moment de son histoire. Jusqu'à maintenant, ce sont les clients et non les compagnies qui ont déterminé le produit, les clients et non les commissions gouvernementales qui le jugent. Cette tendance se maintiendra. Plus elle exercera des pressions économiques sur les compagnies aériennes, plus les transporteurs aériens auront besoin de marge de manoeuvre. C'est finalement le marché qui réglemente, et surtout le consommateur.

Toutes nos décisions de gestion, que ce soit à l'égard de la flotte, des systèmes informatisés, du développement des installations ou des produits, tiennent compte du consommateur et de ses besoins.

Le côté exploitation doit aussi répondre aux forces du marché, que ce soit en offrant de meilleurs horaires, un service fréquent, la ponctualité, la fiabilité, des prix compétitifs et des économies de coût. Le marché d'aujourd'hui exige la qualité et c'est notre devoir de relever le défi.

Dans des mémoires précédents, *Pacific Western* et *Canadian Pacific Air Lines* ont décrit au Comité l'origine de chaque compagnie et son évolution. Cet examen s'est toujours fait dans le contexte de la domination d'Air Canada sur la scène canadienne. Grâce à l'alliance de *Pacific Western Airlines* et de *Canadian Pacific Air Lines*, pour la première fois, il pourra

[Texte]

for the first time the possibility of a truly competitive force in Canada, the creation of an airline that has a chance of competing against Air Canada.

Air Canada, by its size, will continue to occupy a dominant role in the Canadian airline industry, both in Canada and internationally. However, the combined resources of the new, integrated airline will enable on-line, same-carrier or alliance-partner services between approximately 110 Canadian communities. It will have the ability to link those Canadian communities with transborder cities and an overseas network serving five continents.

We believe the opportunities now made available to the Canadian airlines, in particular the airline which will result from the integration of Pacific Western Airlines and Canadian Pacific Air Lines, have been significantly increased by virtue of the principles contained in the philosophy of *Freedom to Move*, as embodied in Bill C-18.

With respect to services in the north, Pacific Western had previously expressed its view that air services in northern Canada are vital links for the residents of the area. Recognition must be given to certain realities as they relate to northern and remote areas. Air transportation in the north is a necessity, while in the south it can be described as an important convenience.

It is our view that in southern Canada competition alone is the best regulator. However, northern Canada is limited in size, and competition is not realistic. We have not changed our view on the fragile nature of services to the north and remote areas, and that the special status should be recognized in the legislation.

We agree with paragraph 72(2)(b), which provides a mechanism whereby the issuance of a licence for services in a designated area will be subject to consideration by the agency of the views by interested communities, persons or entities. The agency then, in response to those views, must be satisfied that the issuance of a licence would not lead to a decrease or instability in the level of domestic service in the designated area.

• 1540

I stated earlier that we applaud the major thrust of Bill C-18, namely the creation of a climate in which air services may compete in a meaningful way in Canada. I have also stated that the coming together of Canadian Pacific Air Lines and Pacific Western Airlines represents an airline that has a chance of competing against Air Canada, the continuing dominant carrier in the airline industry.

We have noticed representations being made in the press and elsewhere by officers of Air Canada that privatization of that carrier is the next logical step in this development. The dominance of Air Canada has been a major constraint on competition and aviation markets of Canada. Nonetheless we believe the privatization of Air Canada is clearly in the public interest and in the interest of Air Canada. Air Canada has now

[Traduction]

y avoir une concurrence réelle au Canada, par la création d'une compagnie aérienne qui puisse faire concurrence à Air Canada.

Air Canada, de par sa dimension, continuera de jouer un rôle dominant dans l'industrie canadienne du transport aérien, que ce soit au Canada et à l'échelle internationale. Toutefois, les ressources combinées de la nouvelle compagnie aérienne intégrée permettront d'offrir de nouveaux services, directs, d'un même transporteur ou des deux entre quelque 110 collectivités canadiennes. Elle pourra relier ces collectivités canadiennes à des villes de l'autre côté de la frontière et à un réseau étranger desservant cinq continents.

Nous croyons que les possibilités offertes maintenant aux compagnies canadiennes, surtout à la compagnie qui résultera de l'intégration de *Pacific Western Airlines* et *Canadian Pacific Air Lines*, ont été grandement accrues grâce aux principes du projet de loi C-18 émanant du document *Aller sans entraves*.

Pour ce qui est des services dans le Nord, la *Pacific Western* avait déjà exprimé l'opinion que les services aériens dans le Nord du Canada étaient un lien vital pour les résidents de la région. Il faut donc reconnaître la réalité en ce qui a trait aux régions du Nord et aux régions reculées. Le transport aérien dans le Nord est une nécessité alors que dans le Sud, on peut le qualifier de commodité importante.

Nous croyons que dans le Sud du Canada, la concurrence est le meilleur instrument de réglementation. Toutefois, étant donné le marché restreint du Nord du Canada, la concurrence ne peut y exister. Nous n'avons pas changé d'avis sur la nature fragile des services dans le Nord et les régions reculées, et ce statut spécial devrait être reconnu dans la loi.

Nous sommes d'accord avec l'alinéa 72(2)b) qui permet à l'Office de tenir compte des opinions des collectivités, personnes ou entités intéressées avant de délivrer une licence pour les services dans une région désignée. L'Office doit se pencher sur ces interventions et s'assurer que la délivrance de cette licence n'entraînera pas une diminution ou une instabilité dans le niveau de services intérieurs dans la région désignée.

J'ai déjà dit que nous étions ravis de l'idée maîtresse du projet de loi C-18, à savoir la création d'un climat où les services aériens pourront vraiment se faire concurrence au Canada. J'ai également déclaré que la fusion de Canadian Pacific Airlines et Pacific Western Airlines donne naissance à une compagnie aérienne qui a une possibilité de faire concurrence à Air Canada, transporteur qui continuera de dominer l'industrie du transport aérien.

Nous avons remarqué dans les journaux et ailleurs que des agents d'Air Canada ont dit que la privatisation de ce transporteur était logiquement l'étape à venir. La domination d'Air Canada a grandement restreint la concurrence et les marchés de l'aviation au Canada. Néanmoins, nous estimons que sa privatisation est nettement conforme à l'intérêt public et à son propre intérêt. Air Canada a maintenant été chargée par le

[Text]

been charged by the Government of Canada with the mandate of operating for profit in the same manner as if it were in the private sector. It is no longer intended that Air Canada service a social or public interest role. In our view, it follows that for Air Canada to realize its potential as a competitive airline, it must be allowed to operate as a private sector carrier.

We believe, however, no action should be taken by the Government of Canada in the process of privatizing Air Canada that would place the carrier at a competitive advantage over other carriers and, in particular, the integrated Pacific Western Airlines and Canadian Pacific Air Lines.

For example, the current debt equity ratio of Air Canada is 2.3:1, compared to the 4.7:1 for the combined Pacific Western Airlines-Canadian Pacific Air Lines; or, expressed in another way, for every dollar of equity in Air Canada there is \$2.30 of debt. In the combined Pacific Western and Canadian Pacific, for every dollar of equity there is \$4.70 of debt.

The government has stated that it will not grant any more financial aid to the operation of Air Canada. We oppose any suggestions to make Air Canada saleable to the public. Some of Air Canada's debt would have to be either written off by the government or converted to equity, when Pacific Western Airlines Corporation has by comparison recently gone to the public market to raise \$250 million, of which both principal and interest must be repaid.

When the Province of Alberta privatized Pacific Western Airlines Corporation, it designated part of the proceeds of the issue to reduce the debt of the company. Our support of the privatization of Air Canada is conditional in that after the privatization is complete, no airline is to be given an advantage over the other. Privatization must be equitable, fair and on an even basis.

Mr. Chairman, members of the committee, that is my short statement which I wish to make at this time. I would be pleased to respond to any questions the committee might have on my presentation. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Eyton. I will first call Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank Mr. Eyton for appearing before us and expressing the view of his company in relation to Bill C-18, and going even beyond this by expressing his view about Air Canada, which is a competitor. I am not sure that all of these remarks about Air Canada are completely relevant to Bill C-18, but at any rate I accept your presentations.

I would like to have your view, sir, in relation to the designated area. Some of the witnesses who appeared before us have indicated that they would like to see some of the clauses of Bill C-18 dealing with the designated area expanded. I think you indicate that the northern region of Canada should be treated a little differently in order to ensure that there will be no decrease or instability in the level of domestic service.

Do you accept that possibly there are some other areas of the country, not necessarily located in the north, that have been accustomed to air services and that indeed these areas

[Translation]

gouvernement du Canada de réaliser des bénéfices comme si elle était dans le secteur privé. Air Canada n'a plus pour mandat de remplir un rôle social ou d'intérêt public. Il s'ensuit, à notre avis, que pour réaliser son potentiel, Air Canada doit pouvoir devenir un transporteur privé.

Toutefois, nous croyons que lors de cette privatisation, le gouvernement du Canada ne doit aucunement avantager Air Canada par rapport aux autres transporteurs et surtout, à la nouvelle compagnie formée de Pacific Western Airlines et Canadian Pacific Airlines.

Par exemple, le ratio d'endettement actuel d'Air Canada est de 2.3:1, par comparaison à 4.7:1 pour la compagnie Pacific Western Airlines-Canadian Pacific Airlines. Autrement dit, pour chaque dollar de capital propre, Air Canada a une dette de 2.30\$. Dans le cas de la compagnie Pacific Western et Canadian Pacific, cette dette atteint 4.70\$.

Le gouvernement a déclaré qu'il n'accordera aucune autre aide financière à l'exploitation d'Air Canada. Nous nous opposons à toute l'idée de vendre Air Canada au public. Il faudrait alors qu'une partie de la dette d'Air Canada soit radiée par le gouvernement ou convertie en capitaux propres, alors que la société Pacific Western Airlines vient d'obtenir 250 millions sur le marché privé, dont elle doit rembourser le principal et l'intérêt.

Lorsque la province de l'Alberta a privatisé la société Pacific Western Airlines, elle a assigné une partie du produit de l'émission à la réduction de la dette de la société. Nous appuyons la privatisation d'Air Canada pourvu qu'aucune compagnie aérienne ne soit de ce fait avantagée par rapport à une autre. La privatisation doit donc être équitable et juste.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, ceci termine ma courte déclaration. Je répondrai volontiers à toutes vos questions. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Eyton. Je donne tout d'abord la parole à M. Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je voudrais remercier M. Eyton de comparaître devant nous et d'exprimer l'opinion de sa société à l'égard du projet de loi C-18, et d'aller jusqu'à exprimer son opinion sur Air Canada, son concurrent. Je ne suis pas sûr que toutes ses observations au sujet d'Air Canada se rapportent vraiment au projet de loi C-18, mais je les accepte quand même.

Je voudrais connaître votre opinion, monsieur, au sujet de la zone désignée. Des témoins ont souhaité que certains articles portant sur la zone désignée soient élargis. Vous dites, je crois, que la région du Nord du Canada devrait être traitée différemment afin qu'il n'y ait aucune diminution ou instabilité dans le niveau du service intérieur.

Convenez-vous qu'il y a peut-être d'autres régions du pays, pas nécessairement situées dans le Nord, qui se sont habituées à certains services aériens et qu'elles devraient jouir de la

[Texte]

should have the same protection in terms of stability of level of domestic service? Therefore, would you accept that the designated area should be expanded, not only to include the north but also some remote areas, some regional areas of the country?

• 1545

Mr. Eyton: There are two parts to your question. I will try to deal with one part at a time.

With respect to the northern designated area noted in Bill C-18, there is a fragility in the marketplace which from my personal experience, our airline's experience and Canadian Pacific Airline's experience without question requires some protection. I have noted in my submission there is a vital link most of those communities have with the south through the air system. In this industry there is often a desire for more entrants on routes than traffic will sustain. I think in the case of the northerner because of the absolutely essential link the position taken by Bill C-18 should be maintained and the entry or addition of new or additional capacity on a route should be very carefully reviewed.

With respect to the second part of your question, areas not currently designated, it is my belief in all areas I can think of within our operating parameters if we were not to serve them in the fashion they are currently being served, there will always be a willingness for some carrier to come in and fill the void. Unless there is a specific case you are thinking of, Mr. Ouellet, I would have to make my reply as general as that.

Mr. Ouellet: The specific has been a specific amendment made by other witnesses to look at communities in the south of a certain number of people currently serviced by airlines in order to avoid some of the things which happened after the deregulation in the U.S., where substantial changes of services or a stop of services has occurred. This would ensure a certain continuity at least in the areas currently served by airlines.

Mr. Eyton: I do not see a problem there. I know in the area of western Canada which we have served on a regional basis there are certain communities which at one time had jet service they no longer have, which was one of the deep concerns when relaxation of regulation was first suggested. Those communities, the two or three I can think of, now have turbo prop service far better in our view than what they previously had. I believe you would find the communities would respond the same way. Specifically I think of Peace River in Alberta, now served by turbo props with two or three frequencies a day versus the one we offered them. In my judgment it has to be an improvement of service.

I think this will likely be the case in any of the southern communities I can think of.

Mr. Ouellet: Is your company servicing the north?

Mr. Eyton: Yes.

Mr. Ouellet: Do you serve all of the north? Do you go in the western part and the eastern part? You are everywhere at the present time.

[Traduction]

même protection en ce qui a trait à la stabilité du niveau du service intérieur? Acceptez-vous donc que la zone désignée devrait être élargie, pour inclure non seulement le Nord mais aussi certaines régions éloignées du pays?

M. Eyton: Vous abordez deux aspects dans votre question. Je traiterai de chacun séparément.

Pour ce qui est de la zone désignée dans le Nord en vertu du projet de loi C-18, d'après ma propre expérience, et celle de notre compagnie, ce marché doit sans aucun doute être protégé à cause de sa fragilité. J'ai fait remarquer dans mon exposé que le transport aérien assurait un lien vital entre la plupart de ces collectivités et le Sud. Dans notre industrie, il y a souvent trop de compagnies qui veulent offrir un service sur certaines routes, par rapport au trafic. Dans le cas du Nord, à cause de la nature absolument essentielle de ce lien, il faudrait maintenir la position prise dans le projet de loi C-18, à savoir la nécessité d'examiner de très près tout accroissement de capacité sur une route donnée.

Quant au deuxième aspect de votre question, au sujet des zones non désignées à l'heure actuelle, je crois que dans toutes les régions où nous oeuvrons, si nous ne devons pas leur offrir le service que nous leur offrons actuellement, il y aurait toujours un autre transporteur pour venir combler le vide. À moins que vous ne songiez à un cas précis, monsieur Ouellet, je ne pourrai que vous donner une réponse générale.

M. Ouellet: Il s'agit d'un amendement bien précis proposé par d'autres témoins qui nous demandent de nous pencher sur le cas de certaines collectivités du Sud qui sont actuellement desservies par les compagnies aériennes, afin d'éviter les changements importants ou les interruptions qui se sont produits aux États-Unis après la déréglementation. Cela assurerait une certaine continuité, du moins dans les zones actuellement desservies par les compagnies aériennes.

M. Eyton: Je ne vois pas de problème à ce sujet. Je sais que pour la région de l'Ouest du Canada que nous desservions, certaines collectivités ont perdu le service de jet qu'elles avaient auparavant, ce qui constituait une grande préoccupation au moment de l'annonce de la déréglementation. Ces collectivités, je songe à deux ou trois, profitent maintenant de services au moyen d'appareils à turbo-propulsion qui sont une amélioration à notre avis. Je suis sûr que les habitants de ces collectivités seraient du même avis. Plus précisément, je songe à Peace River en Alberta qui a maintenant deux ou trois vols par jour, par comparaison au seul que nous lui offrions. À mon avis, c'est une amélioration du service.

Ce sera le cas pour toutes les collectivités du Sud auxquelles je puis penser.

M. Ouellet: Votre compagnie dessert-elle le Nord?

M. Eyton: Oui.

M. Ouellet: Tout le Nord? L'Ouest et l'Est? Vous êtes partout à l'heure actuelle.

[Text]

Mr. Eyton: We would like to be everywhere. We are just about everywhere.

Mr. Ouellet: Some remarks have been made that indeed protection should exist for services within the north, but the argument has been advanced that from Montreal to Frobisher Bay or from Edmonton or Vancouver to Whitehorse, this type of service should not have the same protection currently existing in Bill C-18.

• 1550

Point to point within the north, it should be considered a designated area and there should be some protection. From south to north in some of the heavier traffic routes, that type of protection is not necessary. What is your own view, and if you were going to oppose it, why would you oppose—

Mr. Eyton: I do not think I would oppose it. If I follow your line of thinking, I think we are speaking about two different route structures, the links into the north from the more densely populated southern cities and those within, I agree with you. Within the fragile routes... those should be looked at very carefully when opposing applications or new services are being suggested.

I believe you touched on Whitehorse and Frobisher. There are competitive services into those points from the south now. They were somewhat more mature than any of the intra-territorial or northern routes. There might be an occasion to relax the designation. It would depend a lot on what the communities in the north wanted, and I think you would find carriers would be anxious to have open access in the south. Communities in the north, such as Whitehorse, Yellowknife and Frobisher, might want to have a view on what occurs and the opportunity to have some input. If there is capacity they feel might destroy the good service pattern which many of them believe they have now—

Mr. Ouellet: Thank you, sir.

The Chairman: *Merci, monsieur Ouellet.* Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Eyton, from one Welshman to another, welcome.

Mr. Eyton: Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. Eyton, as a matter of principle in the airline business and in the context of what is involved with Bill C-18, would your view be that every investor is entitled to an equal opportunity for a return on that investment?

Mr. Eyton: Perhaps I should ask for clarification. Are you speaking of every investor who has put money into securities of one sort or another in an organization?

Mr. Benjamin: Let us say every investor who has put money into an airline, railroad, trucking company or whatever. We are on transportation, and Mr. Chairman will insist we stick to that.

As investors, would you say they all are entitled to an equal opportunity? I am not saying they are going to get a return. They might lose. Would you say the opportunity for a return

[Translation]

M. Eyton: Nous aimerions l'être. Nous sommes à peu près partout.

M. Ouellet: On a dit qu'en effet certains services dans le Nord devraient être protégés, mais on a maintenu également que les services de Montréal à Frobisher Bay ou d'Edmonton ou de Vancouver à Whitehorse ne devraient pas jouir de la même protection.

Il faudrait protéger les services d'un point à un autre dans le Nord. Mais il n'est pas nécessaire de protéger les services du sud au nord pour certaines routes achalandées. Quelle est votre opinion là-dessus, et si vous n'êtes pas d'accord, pourquoi...

M. Eyton: Je ne m'y opposerais pas. Si je suis bien votre raisonnement, vous parlez de deux réseaux différents, les liaisons entre le Nord et les villes peuplées du Sud et les liaisons d'une ville du Nord à l'autre. Je suis d'accord que ces routes plus fragiles devraient être étudiées de très près lorsque de nouveaux services seront proposés.

Vous avez parlé de Whitehorse et Frobisher. Il existe maintenant des services compétitifs du sud vers ces points. Ils étaient plus solides que toutes autres routes intra-territoriales ou septentrionales. On pourrait peut-être abandonner la désignation de ces endroits. Cela dépendrait beaucoup des souhaits de ces collectivités du Nord et je crois que certains transporteurs voudront avoir un accès ouvert dans le Sud. Les collectivités du Nord comme Whitehorse, Yellowknife et Frobisher, voudront peut-être réfléchir à la situation. S'il existe une capacité qui risque de détruire le bon service qu'elles estiment avoir pour l'instant...

M. Ouellet: Merci, monsieur.

Le président: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Monsieur Eyton, d'un Gallois à un autre, bienvenue.

M. Eyton: Merci.

M. Benjamin: Monsieur Eyton, dans le domaine du transport aérien et dans le contexte du projet de loi C-18, croyez-vous que tout investisseur a droit à un rendement égal sur cet investissement?

M. Eyton: Je devrais peut-être demander des précisions. Parlez-vous de tout investisseur qui a acheté les valeurs d'une compagnie?

M. Benjamin: Disons, toute personne qui a investi dans une compagnie aérienne, une société de chemin de fer, une compagnie de camionnage ou quoi que ce soit d'autre. Nous parlons des transports, et le président insistera pour qu'on s'en tienne aux transports.

Diriez-vous que tous les investisseurs ont droit à des chances égales? Je ne dis pas qu'ils vont nécessairement obtenir un bon

[Texte]

on investment should be equal? I emphasize the word "opportunity".

Mr. Eyton: I do not think so. I think it is the degree of risk the investor is taking. For example, someone in a secured position with debt money secured by aircraft, in the case of the airline business, should not expect a return equal to a common shareholder who is putting his money at stake. In the event of failure, he is in a position to lose it before the individual who has lent the debt.

Mr. Benjamin: Mr. Eyton, you are evading my question. I will be a more specific. When you talk about Air Canada by its size, it dominates... You talk about the privatization of Air Canada. The investors in this country are entitled to an opportunity for some kind of a return on that investment.

• 1555

In the odd year, Air Canada has paid a dividend to the person who runs things for the shareholders. Would you agree that in the privatization of Air Canada, if there is to be one, the investment of the taxpayers should be somehow protected or that they are entitled to the opportunity for a return on their investment?

Mr. Eyton: Would it not be recognized, Mr. Benjamin, at the time the sale took place, in such a way that the investors who were acquiring the company would recognize the value that has been built up for the Canadian taxpayer?

Mr. Benjamin: No. All I am asking you is whether we should ensure that the opportunity of the taxpayers' investment is the same as the opportunity for the private investor.

Mr. Eyton: I do not know if I can give a response that is different from the one I have already given, Mr. Benjamin. As I have indicated, it is our understanding the airline is to operate as a private sector airline, with the responsibility of being profitable, safe and all the other things that—

Mr. Benjamin: Do you think it is fair? When you talk about the debt-equity ratio in the volume and the size of Air Canada... what the taxpayers did. Where the hell was the private sector when we needed them? They refused to do it. Now the taxpayer is being told that all his investment is up for grabs.

Mr. Eyton: Is it not the case when you are developing something that... the railroads are the same. I will not go into it. In order to get things off the ground, quite often government has to be the impetus.

Mr. Benjamin: Yes. Would you not say it would be fair that the taxpayers' investment should have some kind of protection? They were the only ones who did it. The private sector refused.

CP refused to join in the forming of Trans-Canada Airlines in 1935. Where is C.D. Howe now that we need him? He tried to get the private sector into the establishing of a national

[Traduction]

rendement. Ils peuvent y perdre. Mais devrait-il y avoir une égalité des chances? Je souligne le terme «chance».

M. Eyton: Je ne crois pas. Cela dépend du niveau de risque que prend l'investisseur. Par exemple, la personne dont le prêt est garanti par un avion, comme dans le cas des compagnies aériennes, ne devrait pas s'attendre au même rendement qu'un actionnaire ordinaire qui risque son argent. En cas d'échec, il perdra avant l'autre.

M. Benjamin: Monsieur Eyton, vous éludez ma question. Je serai plus précis. Vous dites qu'Air Canada domine le marché... vous parlez de sa privatisation. Les investisseurs de notre pays ont le droit d'avoir la possibilité d'obtenir un rendement sur cet investissement.

Air Canada a parfois même payé des dividendes à celui qui s'occupe des actionnaires. Convenez-vous qu'en cas de privatisation d'Air Canada, l'investissement des contribuables devrait être protégé, et qu'ils ont droit à un rendement acceptable du capital investi?

M. Eyton: Monsieur Benjamin, n'en tiendrait-on pas compte lors de la vente? Les investisseurs qui décideraient d'acheter cette ligne aérienne reconnaîtront, par le prix qu'ils seront prêts à payer, la valeur de cette compagnie qui appartient aux contribuables canadiens.

M. Benjamin: Non. Je vous demande simplement si nous devrions faire en sorte que l'investissement du contribuable représente les mêmes possibilités que celui de l'investisseur privé.

M. Eyton: Je ne peux vraiment rien ajouter à ce que j'ai déjà dit, monsieur Benjamin. Comme je l'ai déjà signalé, nous croyons savoir que la compagnie aérienne fonctionnerait comme une compagnie privée, avec pour responsabilité d'être rentable, de respecter certaines normes de sécurité et d'autres choses du genre...

M. Benjamin: Croyez-vous que ce sera juste? Lorsque vous parlez du ratio d'endettement d'une compagnie aussi importante qu'Air Canada... ce sont les contribuables qui ont financé cette compagnie. Qu'a fait le secteur privé quand l'on avait besoin de lui? Il a refusé de participer. On dit maintenant au contribuable que son investissement est offert à tout venant.

M. Eyton: La situation est différente lorsque vous créez un système qui... c'est la même chose pour les chemins de fer. Je n'en parlerai pas maintenant. Bien souvent, le gouvernement doit jouer un rôle important lorsqu'il veut lancer quelque chose.

M. Benjamin: C'est vrai. Ne croyez-vous pas qu'il serait juste que l'investissement des contribuables soit protégé d'une façon ou d'une autre? Les contribuables étaient les seuls qui étaient disposés à participer. Le secteur privé a refusé.

La société CP a refusé de participer à la création de *Trans-Canada Airlines* en 1935. Où se trouve C.D. Howe maintenant qu'on a besoin de lui? Il a essayé de convaincre le secteur privé

[Text]

airline. But as soon as the taxpayers footed the bill, built up the market, built up the services, served this whole damned country and started making a buck, along comes the private sector wanting a piece of the action and demanding some of the gravy. Is it fair?

Mr. Eyton: Again, I go back to the earlier comment, Mr. Benjamin, that those who have risked their money, as the Canadian taxpayers have, should see a return on it in the sale. It should be reflected on whatever the price tag is.

Mr. Benjamin: Good, I am glad you agree with this part.

When you say the customers have called the shot, do you ask the customers whether they would prefer a propeller-driven aircraft rather than a jet aircraft? Do you consult with your customers in any locations? I believe it is true that a year or so ago, PWA vacated eight locations in northern British Columbia and northern Manitoba. Since you say customers call the shot and they are the drivers of the market, did you consult with your customers? Did you give them the choice between a propeller-driven aircraft rather than a jet one? Did you take them into your confidence and ask them their opinion, since they are calling the shot?

Mr. Chairman, I would like you to give the remainder of my time to my colleague who wants to talk about remote services to—

The Chairman: We will come back to him. In the proposition whether it was prop or jet, the other alternative is no service whatsoever.

Mr. Eyton: It is. I just wanted to make it clear, sir, that to my knowledge we have not abandoned any community. I think where the jet is no longer suitable because of the traffic levels that it has been substituted with either alliance carriers or associates of one form or another who have taken over service to those very communities, I think probably the eight you are speaking of, Mr. Benjamin. So we have not walked away. It is not something where we—

Mr. Benjamin: There is nothing new about it. Did you consult your customers who are supposed to be calling the shot? I take it you did not.

Mr. Eyton: I think airlines are far more responsive to the customers now in this environment we are operating in. I think we have had—

Mr. Benjamin: Ask me about my luggage from Regina to Winnipeg with PWA.

The Chairman: Mr. Angus has three minutes, if he wants to get in here.

Mr. Eyton: We appreciated your question.

• 1600

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I am not going to ask about my luggage which disappeared yesterday.

[Translation]

de participer à la création d'une compagnie aérienne nationale. Une fois que les contribuables ont payé, qu'ils ont constitué un marché solide, créé de bons services, desservi le pays tout entier et commencé à réaliser des bénéfices, voilà que le secteur privé s'amène et exige sa part du gâteau. Est-ce juste?

M. Eyton: Encore une fois, monsieur Benjamin, je reviens à ce que j'ai dit tout à l'heure: ceux qui ont risqué leur argent, comme ont fait les contribuables canadiens, devraient obtenir un rendement pour leur investissement lors de la vente. Le prix devrait refléter le rendement de leur investissement.

M. Benjamin: Bon, je suis heureux de vous l'entendre dire.

Vous avez dit que ce sont les clients qui dictent la loi à la compagnie. Leur demandez-vous s'ils préfèrent un avion à hélice à un avion à réaction? Consultez-vous tous vos clients peu importe la région où ils vivent? Si je ne me trompe, il y a près d'un an, PWA a interrompu ses services dans huit localités du Nord de la Colombie-Britannique et du Nord du Manitoba. Puisque vous dites que ce sont les clients qui dictent la loi à la compagnie et que ce sont eux qui sont la force du marché, pouvez-vous me dire si vous les avez consultés? Leur avez-vous dit de choisir entre un avion à hélice ou un avion à réaction? Leur avez-vous demandé leur opinion puisque ce sont eux qui dictent la loi?

Monsieur le président, j'aimerais offrir le reste de mon temps à mon collègue qui veut en connaître un peu plus long sur les services offerts dans les régions éloignées . . .

Le président: Il pourra poser ses questions dans quelques instants. Vous avez parlé du choix entre un avion à hélice et un avion à réaction; le deuxième choix est la disparition complète du service.

M. Eyton: C'est exact. Je voulais signaler, monsieur, qu'à ma connaissance nous n'avons cessé de desservir aucune collectivité. Je crois que lorsque l'avion à réaction n'est plus approprié en raison du niveau du trafic, de nouveaux services sont maintenant offerts dans ces collectivités par des transporteurs alliés ou associés; je crois que c'est probablement le cas des huit collectivités dont vous parliez, monsieur Benjamin. Nous n'avons donc pas cessé d'offrir des services. Nous . . .

M. Benjamin: Ce n'est rien de nouveau. Avez-vous consulté ces clients qui d'après vous dictent la loi? Je ne crois pas.

M. Eyton: Je crois que les compagnies aériennes sont beaucoup plus sensibles aux désirs de leurs clients maintenant. Je crois que nous avons . . .

M. Benjamin: Demandez-moi ce qui est arrivé à mes bagages lorsque je suis monté à bord d'un avion de PWA entre Regina et Winnipeg.

Le président: M. Angus dispose maintenant de trois minutes pour poser des questions s'il le désire.

M. Eyton: C'est une bonne question.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je ne demanderai pas où sont passées mes bagages qui ont disparu hier.

[Texte]

Mr. Eyton, I want to ask about services. We have spoken in committee about the rates for the ordinary passenger and if they are going to go up or down. Traditionally, airlines have offered other kinds of services, sometimes in rates, other times in-flight services. For example, there is no free beer from Thunder Bay to Toronto. Obviously, that was a marketing decision.

Another situation has developed since the acquisition of Nordair by the new group—the willingness to work with a volunteer organization, like a swim club, to enable them to hold major regional or provincial meets. It seems the new company has decided not to follow suit with that policy. They are no longer willing to co-operate. Is that a sign of things to come? Are we going to find more and more situations where, because of this legislation, the airlines are not prepared to give groups like this a break?

Mr. Eyton: Not at all. I am distressed to hear you raise it. It has been our style and Canadian Pacific's style to put a great deal of support into all the communities, particularly those in remote regions. I would appreciate hearing more about the details. Although we cannot meet every request, I think we meet an overwhelming number. I think we will continue to have the responsibility of putting something back into the communities.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Reid, Mr. Belsher and Mr. Taylor. You can divide it up amongst yourselves, about three and a third minutes to each of you. Mr. Angus could have had a little more time.

Mr. Benjamin: I would like a couple more.

The Chairman: No, only if they are relevant. You had your field day on your first round.

Mr. Reid: Mr. Eyton, we join in welcoming you to the table this afternoon. You come at a very critical time. Witness after witness appeared before this committee and indicated that Bill C-18 will result in mergers, acquisitions or consolidation of carriers in practically all modes of transportation, including airlines. Through affiliates or subsidiaries, the larger airlines dominate the regional areas of air traffic and even remote-point traffic. As one involved in this consolidation process, what benefits do you see to the traveller as a result of the actions being taken? As a result of your action and by reason of this consolidation of transportation modes—

Mr. Eyton: Mr. Reid, perhaps the easiest place for me to start would be with the opposed integration of Pacific Western and Canadian Pacific. For Canada and the travelling public, it allows us to develop an airline of a size which can be truly competitive with Air Canada. At the moment, Air Canada has close to 60% of the revenue or revenue passenger miles, whatever measure. Without that sizing up, I think the prospect

[Traduction]

Monsieur Eyton, je veux parler de services. Le Comité a discuté du tarif des passagers et s'est demandé s'il allait augmenter ou baisser. Traditionnellement, les compagnies aériennes ont offert d'autres types de services, des prix spéciaux ou parfois des services à bord. Par exemple, la bière n'est plus servie gratuitement entre Thunder Bay et Toronto. C'était manifestement une décision de commercialisation.

Une nouvelle tendance s'est dessinée depuis l'acquisition de Nordair par le nouveau groupe, à savoir la volonté d'aider une organisation bénévole, comme un club de natation, afin qu'elle puisse tenir des compétitions régionales ou provinciales. Il semblerait que la nouvelle compagnie a décidé de ne pas offrir les mêmes services que Nordair à cet égard. Elle n'est pas disposée à coopérer. Est-ce que ce sont là les changements auxquels on peut s'attendre. Constatera-t-on de plus en plus souvent qu'en raison de ce projet de loi, les compagnies aériennes ne sont plus disposées à aider les groupes du genre?

M. Eyton: Pas du tout. Je suis peiné d'entendre cela. Notre compagnie et Canadian Pacific ont toujours essayé d'aider les collectivités, particulièrement celles des régions éloignées. Je vous serais reconnaissant de me faire part des détails de cette affaire. Même si nous ne pouvons pas accueillir toutes les demandes, je crois que nous répondons dans l'affirmative dans la majorité des cas. Nous chercherons toujours à aider les collectivités qui font appel à nos services.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Les intervenants suivants seront M. Reid, M. Berger et M. Taylor. Vous pourrez vous partager la période allouée à votre parti, ce qui représentera environ trois minutes et demie par intervenant. Je constate que M. Angus aurait pu avoir un tout petit peu plus de temps.

M. Benjamin: J'aimerais poser une ou deux questions de plus.

Le président: Seulement si elles sont pertinentes. Vous avez posé toutes sortes de questions au premier tour.

M. Reid: Monsieur Eyton, nous vous souhaitons la bienvenue cet après-midi. Vous êtes venu à un moment critique. Un très grand nombre de témoins nous ont dit que le projet de loi C-18 entraînera la fusion, l'acquisition ou l'intégration de transporteurs pour presque tous les modes de transport, y compris le transport aérien. Par l'intermédiaire de sociétés affiliées ou de filiales, les compagnies aériennes les plus importantes dominent le transport dans les centres régionaux et même dans les régions éloignées. Puisque vous avez participé à ce processus d'intégration, pouvez-vous me dire si ces changements pourront avantager le voyageur? À la suite des mesures que vous avez prises et à la suite de l'intégration des modes de transport...

M. Eyton: Monsieur Reid, la meilleure façon de répondre à votre question serait de commencer par le fait que certains s'étaient opposés à l'intégration de Pacific Western et de Canadien Pacific. Quels avantages cette intégration présente-t-elle pour le Canada et les voyageurs? Elle nous permet de constituer une compagnie aérienne qui, par son importance, peut vraiment livrer concurrence à Air Canada. Actuellement,

[Text]

of being overwhelmed in an open deregulated environment would be a very real one.

In the environment we are in, the alliances forming with the three major carriers, Air Canada, Wardair and ourselves, are extremely beneficial to the consumer. It permits movement between 110 communities which previously probably would have had to change aircraft at some major point to move to another. The inconvenience aspect is somewhat reduced.

• 1605

Referring back to the integration of our airlines, clearly there have to be economies of scale in bringing two large systems together. In the end, I think it has to bode well for the consumer who, we believe, will still be capable of obtaining the fares they have seen over the last year or so. The commuter carriers are now prorating fares with the major carriers. It is beneficial to the consumer.

You might be suggesting concentration. I do not think the environment is going to eliminate the prospect of new start-up airlines. I think any airline, such as City Express, which you have serving you here, is going to have the ability to start up and fill a niche in the marketplace. If he wishes to work an alliance with one or more of the major carriers and if it is a beneficial thing for both sides, the system should be more stable.

You have large airlines. Under the regulated environment there were many carriers on the brink of a great deal of trouble. I know that. I have been in the business 20 years. I am running Pacific Western for my 12th year. I have seen the financial state of airlines under the regulated environment. I can assure you there are much healthier things happening now under the progress and the evolution—

The Chairman: We are getting a substantive answer. It is going to be Mr. Eyton's time. Please do not encroach upon his fragile time.

Mr. Eyton: Mr. Reid, I hope I addressed your question.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I trust further questioning will draw out that Pacific Western and the CPA desire to increase evidence in the airline industry to match that of Air Canada.

We now have two dominant airlines. Let us picture a regional area not bothered by either one of you earlier. The regional airline establishes a base with all its infrastructure, servicing and a wide range of activities in some remote portion of this expansive country. Subsidiaries of either one of you come along and skim off the profitable aspect in a profitable part of the season. What is going to happen? What naturally

[Translation]

la part d'Air Canada s'élève à près de 60 p. 100 des recettes ou des milles-passagers, peu importe l'unité dont vous vous servez. Sans cette expansion, le marché libre, entièrement déréglementé, aurait probablement été dominé par une compagnie aérienne.

Dans le contexte actuel, les alliances qui se forment autour des trois grands transporteurs, Air Canada, Wardair et nous-mêmes, avantagent fortement le consommateur. En effet, elles permettent maintenant un accès direct à 110 collectivités alors qu'auparavant il aurait probablement fallu changer d'avion à un des centres aéroportuaires. Il y a donc moins d'inconvénients.

Pour en revenir à l'intégration de nos compagnies aériennes, il est évident que la fusion de deux compagnies importantes permet de réaliser des économies d'échelle. C'est pourquoi à mon avis cela avantagera le voyageur qui, nous en sommes convaincus, pourra obtenir des prix aussi avantageux que ceux qui ont été offerts au cours des 12 derniers mois. Les transporteurs aériens qui assurent un service de navette établissent maintenant leur tarif au prorata de celui des principaux transporteurs aériens. L'utilisateur y gagne.

Vous pensez peut-être qu'il y a concentration. Je ne crois pas que ce nouveau contexte empêchera ceux qui le désirent de mettre sur pied d'autres compagnies aériennes. N'importe quelle compagnie aérienne, comme *City Express* qui dessert Ottawa, pourra se créer une place sur le marché. Si le propriétaire de cette compagnie veut s'associer à une ou plusieurs des grandes compagnies aériennes et si cette décision offre des avantages aux deux parties, le système sera encore plus stable.

Il y a d'importantes compagnies aériennes. Avant la déréglementation, plusieurs transporteurs aériens éprouvaient de très graves problèmes financiers. Je le sais. Je suis quand même de la partie depuis 20 ans. Il y a déjà 12 ans que je suis directeur de *Pacific Western*. Je sais dans quel état financier se trouvaient les compagnies aériennes avant la déréglementation. Je peux vous assurer que la situation est beaucoup plus saine maintenant grâce au progrès et à l'évolution . . .

Le président: Voilà une réponse très détaillée. Laissez M. Eyton prendre le temps de répondre à cette question, son temps est très précieux.

M. Eyton: Monsieur Reid, j'espère que cela répond à votre question.

M. Reid: Monsieur le président, je suis convaincu que les réponses données aux autres questions démontreront que *Pacific Western* et CP désirent accroître leur présence sur le marché du transport aérien de sorte qu'elle soit comparable à celle d'Air Canada.

Nous avons maintenant deux grandes compagnies aériennes qui dominent le marché. Pensons à une région qui n'était desservie ni par l'une ni par l'autre. Une compagnie aérienne régionale établit une base, crée toute l'infrastructure nécessaire et offre toute une gamme de services dans certaines régions éloignées de notre vaste pays. Des filiales de votre ligne aérienne ou de l'autre viennent recueillir les bénéfices pendant

[Texte]

happens as a result of that skim off? Do you have any concern? By reason of one of your subsidiaries playing that role—is it in the national interest so to do?

Mr. Eyton: I am not sure I can think of a case in the domestic schedule system where that has happened in any detrimental fashion. It happened in the charter market when you had pure charter carriers. If a carrier were to start up and develop a profitable business in a remote area, I think they would have to be subject to the same competitive forces taking place elsewhere in the country. If they are in the designated area, clearly their protection . . . Mr. Ouellet and I discussed earlier—

Mr. Reid: Mr. Chairman, we had testimony it was happening elsewhere. My time is up. I cannot explore it with you at this time.

Mr. Eyton: With my knowledge of the business, I am trying to be candid with you. If it has been happening and if you feel that there has been a predatory activity not in the spirit of what is taking place now, we would be very interested in hearing about it.

The Chairman: We will consider it, Mr. Reid. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Eyton, it is nice to welcome you to British Columbia. I think part of your offices are going to be in Vancouver.

Mr. Eyton: Indeed they are.

• 1610

Mr. Belsher: I hope to have the other part of it soon, although I am sure my friend from Edmonton would be wondering what is happening up there, too.

Mr. Eyton, in the bills that are now before us, can you see a fairly orderly process taking place now, of the hubs that will be the feeder lines, the smaller airlines that will now feed into your main routes? Is that possible in the legislation that is before us? Do you see anything that would hinder that?

Mr. Eyton: Hinder the process that has been—

Mr. Belsher: That has been evolving now for the last three to four years.

Mr. Eyton: No, I do not, other than that at the time you get unusual congestion at some of the major hub points, you may find more services bypassing that congested hub. But in the main, I think the airports in Canada will continue to evolve with as much of a hub-and-spoke system as we are able to develop for the population we have in Canada. I do not see any unwinding of that activity currently taking place.

Mr. Belsher: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Belsher. Mr. Taylor.

[Traduction]

la meilleure partie de la saison. Que se produira-t-il? Que se produira-t-il naturellement une fois que ces gens auront profité de la situation? Cela vous préoccupe-t-il? Une de vos filiales aura fait cela—est-ce que c'est conforme à l'intérêt national?

M. Eyton: Je ne connais le cas d'aucun service intérieur, qui ait nui aux voyageurs. Cela s'est produit sur le marché des vols par affrètement lorsqu'il y avait des transporteurs qui assureraient uniquement ce type de vol. Si un transporteur met sur pied un réseau rentable dans une région éloignée, je crois qu'il devrait être exposé à la même concurrence que les transporteurs qui offrent des services dans les autres régions du pays. S'il offre ses services dans une zone désignée, il est évident qu'une protection . . . M. Ouellet et moi en avons parlé un peu plus tôt . . .

M. Reid: Monsieur le président, certains témoins nous ont dit que cela se produisait ailleurs. Mon temps est écoulé. Je ne peux pas discuter de cette affaire plus longuement avec vous maintenant.

M. Eyton: Je connais très bien l'industrie et j'essaie simplement d'être honnête. S'il existe des problèmes de ce genre et si d'après vous, certains ont eu recours à des pratiques déloyales, j'aimerais bien que vous nous en fassiez part.

Le président: Monsieur Reid, nous étudierons la question plus à fond. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Monsieur Eyton, je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue en Colombie-Britannique. Je crois que certains de vos bureaux seront à Vancouver.

M. Eyton: C'est exact.

M. Belsher: J'espère que les autres services y seront transférés sous peu; cependant, je suis convaincu que mon collègue d'Edmonton souhaite la même chose pour sa région.

Monsieur Eyton, désormais les centres aéroportuaires viendront alimenter les réseaux régionaux et les plus petites compagnies aériennes viendront se raccorder à vos principales routes; croyez-vous que le projet de loi que nous étudions permettra que tous ces changements se déroulent de façon ordonnée? À votre avis, y aura-t-il des obstacles?

M. Eyton: Des obstacles au processus qui . . .

M. Belsher: Au processus qui a été amorcé il y a trois ou quatre ans.

M. Eyton: Non, pas vraiment. Cependant, lorsque certains grands centres aéroportuaires seront trop achalandés, il se pourrait que certains services contournent ces centres. Mais dans l'ensemble, je crois que les compagnies aériennes canadiennes continueront à offrir à la population canadienne le plus de services possible dans les grands centres aéroportuaires. Je ne crois pas que les choses changeront.

M. Belsher: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Belsher. Monsieur Taylor.

[Text]

Mr. Taylor: First of all, I thought some of the questions by my colleague Mr. Benjamin about Air Canada doing all the pioneering . . . I could not help but remember it was PWA that did the pioneering in Alberta, when it was the only airline that went to Fort McMurray. As a matter of fact, it is about the only way people from Fort McMurray could get out for a long time. So you have done your share of pioneering—

Mr. Benjamin: It is a Crown corporation.

Mr. Taylor: —and they have done their share of pioneering—

Mr. Benjamin: It is another Air Canada.

Mr. Taylor: That was before the Alberta government bought PWA. When you mentioned the amalgamation, you mentioned that every dollar of equity now carries \$4.70 of debt. What was it before you took on CPA?

Mr. Eyton: We were approximately 1.5:1.

Mr. Taylor: So actually, you took on quite a debt when you took on CPA.

Mr. Eyton: Yes, we did indeed, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: You mentioned that you took it on to give Canadians competition to Air Canada, and I think that is good and I think it is essential. But if you are going to have competition with Air Canada, I hope you are not going to do it the way CPA did, by running almost the same time out of Calgary to Toronto instead of two hours difference, so as people have a choice. Now they both leave at just about 12 noon. They both leave just about the same time. And out of Ottawa you almost have to take Air Canada. There is really no choice because CPA's times are so awkward and so lengthy that you just do not have a choice at all. You have to take Air Canada. So I am hoping that there will be some improvement in some of these places, particularly in the larger cities. Do you anticipate there will be?

Mr. Eyton: I do, Mr. Taylor. I think Air Canada is a formidable opponent. They have done an exceptionally good job across the country; they are running very good service. We recognize that, and I think we are going to have to look for those opportunities, those window periods you are suggesting might be available, and offer something that complements the current service. So indeed we will be looking at that, and are at the moment looking at ways we might improve the transcontinental services.

Mr. Taylor: Well, I think you are the right one to do it, because I certainly remember when you initiated the service between Calgary and Edmonton, several planes everyday, when other airlines said you could not continue to operate. And the first thing you knew, you were swamped with business.

[Translation]

M. Taylor: J'aimerais dire tout d'abord que certaines observations de mon collègue M. Benjamin qui a dit que la société Air Canada avait été un pionnier . . . Je n'ai pu m'empêcher de penser que c'était PWA qui avait été le pionnier en Alberta, car elle était la seule compagnie aérienne qui desserve Fort McMurray. En fait, pendant une longue période, c'était le seul mode de transport qui fût offert à ceux qui voulaient quitter Fort McMurray. Vous avez donc été des pionniers . . .

M. Benjamin: Il s'agit d'une société de la Couronne.

M. Taylor: . . . et elle aussi . . .

M. Benjamin: C'est une autre Air Canada.

M. Taylor: C'était avant que le gouvernement de l'Alberta achète PWA. Lorsque vous avez parlé de la fusion, vous avez dit que chaque dollar de capitaux propres est maintenant assorti d'une dette de 4.70\$. Quelle était la situation avant la fusion avec CPA?

M. Eyton: Environ 1.5:1.

M. Taylor: Vous avez donc assumé une dette très importante lors de la fusion avec la Société CP.

M. Eyton: C'est exact, monsieur Taylor.

M. Taylor: Vous avez dit que vous aviez décidé d'offrir aux Canadiens une compagnie aérienne qui ferait concurrence à Air Canada; je crois que c'est une bonne idée et en fait, je crois que c'est essentiel. Si vous décidez de faire concurrence à Air Canada, j'espère que vous ne le ferez pas de la même façon que CP Air qui offrait des départs pratiquement aux mêmes heures qu'Air Canada pour les vols de Calgary à destination de Toronto; si on avait offert un vol deux heures avant ou deux heures plus tard, on aurait offert un meilleur choix aux voyageurs. Les deux vols partent actuellement vers midi, à peu près à la même heure. Si vous partez d'Ottawa, vous êtes presque obligé de voyager par Air Canada. Vous n'avez pas vraiment le choix parce que les horaires de la Société CP ne sont pas pratiques et leurs vols sont très longs. Vous n'avez pas vraiment le choix. Vous devez prendre Air Canada. J'espère donc qu'on améliorera les services offerts à certains de ces endroits, particulièrement dans les grandes villes. Pensez-vous qu'on le fera?

M. Eyton: Oui, monsieur Taylor. À mon avis, Air Canada est un adversaire de taille. Cette société a fait un boulot extraordinaire et elle offre de très bons services dans le pays tout entier. Nous en sommes conscients et nous devons tirer profit des perspectives qui s'offrent à nous, ces périodes dont vous parliez tout à l'heure, et offrir un service complémentaire. Nous étudions tous ces aspects et nous cherchons de plus à améliorer les services transcontinentaux.

M. Taylor: Je crois que vous êtes le groupe idéal, parce que je me souviens très bien qu'au moment où vous avez commencé à offrir un service entre Calgary et Edmonton, plusieurs vols par jour, les autres lignes aériennes avaient dit que vous ne pourriez pas vous en sortir. Pourtant, peu de temps après, vous étiez submergé de clients.

[Texte]

So you have had the experience, and I think you can do it well. I remember the early days when you were the only flight going into Fort McMurray. A friend of mine said he was taking "Pray While Aloft". I asked him what plane that was and he said it was PWA. At one time, too, they used to say "Please Wait Awhile". But during the last few years there have been no such comments about PWA because the service has been exceptionally good.

One thing I would like to find out—

• 1615

The Chairman: Have you finished your commercial?

Mr. Taylor: Yes. I have one more question. I started to reminisce. I am sorry about that.

The Chairman: Sometimes it is very interesting.

Mr. Taylor: You have withdrawn your service from Whitehorse. Why was that?

Mr. Eyton: Do you mean the temporary suspension, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Eyton: When we introduced the service, we had aircraft capacity. Our time allowed us to extend from Prince George to Whitehorse at a very heavily discounted rate. To use or redeploy equipment during a period, we did not require it. We have undertaken to reintroduce that service. As I recall, it is a six-week or seven-week suspension. It is a very good market. The Whitehorse market is well served by Canadian Pacific as well. We have assured the community that their needs will continue to be served. For the foreseeable future, it is our intention to run the airlines the they have been run in the past.

Mr. Taylor: Was the suspension in Moncton much the same?

Mr. Eyton: I cannot comment specifically on Moncton. I would have to get more background on that.

Mr. Taylor: Thank you.

Mr. Benjamin: What happened to the theory of increased competition under deregulation? For the last three years airlines have had it. We do not have competing airlines in Whitehorse any more? However temporary it might be, I doubt very much . . . What happened to the competition you were supposed to get?

Mr. Cochrane: They were never there.

Mr. Benjamin: You had it and now you do not have it.

Mr. Eyton: I think you will find in a lot of those northern communities . . . Pacific Western in the west, Nordair in the east, EPA in the Maritimes, for years many they were close to monopoly markets. I believe the level of service was as good as

[Traduction]

Vous avez donc une expérience dans le domaine et je crois que vous pourrez vous en tirer sans problème. Je me souviens qu'au début vous étiez la seule compagnie à offrir un vol à destination de Fort McMurray. Un de mes amis me disait qu'il allait prendre un avion de la *Pray While Aloft*. Je lui ai demandé quel avion il allait prendre et il a dit que c'était PWA. A un moment donné, on vous a affublé aussi du sobriquet *Please Wait Awhile!* Cependant, en raison de l'excellence de vos services au cours des dernières années, personne ne faisait plus de commentaires de ce genre.

J'aimerais cependant savoir . . .

Le président: C'est fini, votre réclame?

M. Taylor: Oui. J'ai une autre question. Je remuais des souvenirs; désolé.

Le président: C'est parfois très intéressant.

M. Taylor: Vous n'offrez plus de service à Whitehorse. Pourquoi?

M. Eyton: Parlez-vous de la suspension temporaire, monsieur Taylor?

M. Taylor: Oui.

M. Eyton: Quand nous avons commencé à assurer le service, nous avions les appareils qu'il nous fallait. Nos horaires nous ont permis d'assurer la liaison entre Prince-George et Whitehorse avec un tarif au rabais. Nous n'avions pas besoin d'autant d'appareils pour occuper ou redéployer notre flotte pendant une période donnée. Nous avons promis de rétablir ce service. Si je me souviens bien, il s'agit d'une suspension de six ou sept semaines. Ce marché est très bon. Le Canadian Pacific dessert aussi très bien le marché de Whitehorse. Nous avons assuré à la localité que ses besoins continueraient d'être satisfaits. Pour l'avenir prévisible, nous comptons garder en service les lignes aériennes qui existaient déjà.

M. Taylor: Est-ce que ça a été à peu près la même chose pour la suspension de Moncton?

M. Eyton: Je ne peux pas vous répondre avec précision dans le cas de Moncton. Je devrai obtenir plus de renseignements.

M. Taylor: Merci.

M. Benjamin: Qu'est-il advenu de la théorie de l'accroissement de la concurrence sous le régime de la déréglementation? Les compagnies aériennes ont eu leur déréglementation depuis les trois dernières années. Il n'y a plus de compagnies aériennes qui se font concurrence à Whitehorse? Peut importe si c'est temporaire, je doute beaucoup . . . Qu'est-il arrivé à la concurrence que vous étiez censé avoir?

M. Cochrane: Il n'y en a jamais eu.

M. Benjamin: Il y en a déjà eu et maintenant vous n'en n'avez plus.

M. Eyton: Vous constaterez que dans beaucoup de localités du Nord . . . Pendant des années le marché de *Pacific Western* dans l'Ouest, de Nordair dans l'Est, de EPA dans les Maritimes était bien proche d'être monopolistique. À mon avis, la

[Text]

any you would find in the south. It is a question of what the marketplace will sustain with respect to the question of deregulation.

Mr. Benjamin: Small markets cannot have two or three airlines.

Mr. Eyton: Are we losing something? I do not think so. The combination of these two airlines I represent is going to bring much stiffer competition, and ultimately the consumer will benefit. I think the alliance carriers now working with the carriers are offering far better service to the communities. I think the fares are starting to reflect the efficiencies that have come from those combined systems.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Taylor reminisced about the west. In the east, the deep east, you are an affiliate. You have 20% of Air Atlantic.

Mr. Eyton: Yes.

The Chairman: It is a feeder line to you. Could you give us a capsule comment on how the public has responded? Certainly Air Atlantic... There is also a competitor there, Air Nova, and there is more service in smaller places in Atlantic Canada than there was before. How has the public response been to your Air Atlantic service? Do they get the same chance for discount seat sales as a feeder coming into CP or EPA?

Mr. Eyton: Do you mean the passengers boarding Air Atlantic to connect with a jet aircraft at some other major point?

The Chairman: Yes.

Mr. Eyton: Depending who you book them with, the same number of discounts are available. It is an allocation method. If they were there first, they would have discount seats available.

We are just understanding the relationship with CP. Air Atlantic has done well. I think they have done better than was expected in the first year. I think the relationship is very strong. The DASH-8 aircraft turned out to be a very successful venture. Mr. Chairman, I am pleased to hear you mention that many of the communities are being well served or perhaps better served than they had had been previously.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Eyton. Your brief which was short, succinct and basically directed to Bills C-18 and C-19, except for your *arbiter dicta* on Air Canada. That is really of interest to members. There was not much to question you on. Time has moved on as far as the air industry in Bills C-18 and C-19... Anyway, you agree with the general thrust of it.

Members were interested in the general picture of PWA and CP. That is why the questions were a little wider than usual. At the moment, we have exhausted that. We could keep you here many more minutes or hours, but there are other witnesses who are going to be very more direct on Bills C-18

[Translation]

qualité du service se comparait à ce qui existe dans le Sud. Il s'agit de voir ce que le marché pourra faire vivre sans réglementation.

M. Benjamin: Les petits marchés ne peuvent faire vivre deux ou trois compagnies aériennes.

M. Eyton: Y perdons-nous au change? Je ne pense pas. Les deux compagnies que je représente vont créer une concurrence bien plus féroce et, à terme, c'est le consommateur qui en bénéficiera. Je pense que les alliances de transporteurs, qui collaborent avec les autres transporteurs, offrent un bien meilleur service aux localités. Les tarifs commencent à refléter les gains d'efficacité attribuables à ces fusions.

Le président: Merci. M. Taylor nous a fait part de ses souvenirs dans l'Ouest. Dans l'Est, à la toute extrémité du pays, votre société est une filiale. Vous possédez 20 p. 100 de Air Atlantic.

M. Eyton: Oui.

Le président: Elle est pour vous une ligne d'apport. Pourriez-vous nous dire en quelques mots comment la population a réagi? Chose certaine, Air Atlantic... Il y a aussi un concurrent là-bas, Air Nova, et les petites localités de la région de l'Atlantique bénéficient de plus de services que par le passé. Comment la population a-t-elle réagi aux services que vous offrez par l'intermédiaire de Air Atlantic? Les voyageurs ont-ils autant de chances d'obtenir des places à rabais que si la ligne alimentait le CP ou EPA?

M. Eyton: Parlez-vous des passagers qui s'embarquent sur Air Atlantic pour établir une correspondance avec un avion à réaction dans un grand centre?

Le président: Oui.

M. Eyton: Selon la compagnie aérienne avec laquelle ils prendront leur correspondance, il y a autant de places à rabais. Il s'agit d'une méthode de répartition: premier arrivé premier servi.

Nous commençons à peine à comprendre les rapports avec CP. Les affaires d'Air Atlantic marchent bien. Je pense qu'elles sont meilleures que ce qui avait été prévu pour la première année. Je pense que les rapports sont très bons. Le DASH-8 a eu beaucoup de succès. Monsieur le président, je suis heureux de vous entendre dire que beaucoup de localités sont maintenant bien desservies ou peut-être mieux desservies qu'elles ne l'étaient avant.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Eyton. Votre exposé a été court, concis et axé sur les projets de loi C-18 et C-19, sauf pour votre parenthèse sur Air Canada. Cela intéresse beaucoup les députés. Il n'y avait pas beaucoup de questions à vous poser. Pour ce qui est des projets de loi C-18 et C-19, l'industrie aérienne s'est mise à l'heure du temps... Enfin, vous êtes en faveur de ces projets en général.

Nous avons aimé le tableau que vous avez brossé de PWA et de CP. C'est pourquoi les questions ont été moins circonscrites que d'habitude. Pour le moment, nous avons fait le tour de la question. Nous pourrions vous écouter encore longtemps, mais il y a ici d'autres témoins dont les observations vont porter encore plus précisément sur les projets de loi C-18 et C-19.

[Texte]

and 19, I think. You have been interesting and informative. Thanks for coming.

• 1620

Mr. Benjamin: Can I ask one more?

The Chairman: No. Thank you, gentlemen; we have appreciated the time with you.

I now call the Coalition of Concerned Shippers. You have been patient observers to see our very organized procedures here. You have a brief that has been submitted to the table and circulated to members. I am hoping you will give an executive overview for a 10- or 12-minute period, and then we will throw it open to questions. We will hear oral remarks from Mr. Beckwith.

Mr. Bob Beckwith (Chairman, Coalition of Concerned Shippers): Good afternoon, Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport. It is certainly a privilege for us to be here today. My name is Bob Beckwith, and I am also the manager of Customs and Traffic for Combustion Engineering here in Ottawa. I have with me Ross Burns of Novacore Chemicals, Calgary, Alberta; Mike Street of Brunswick Mining, Bathurst, New Brunswick; and David Long of the Canadian Industrial Transportation League.

At the outset we would like to express our thanks and recognition for the effort that has gone into preparing Bills C-18 and C-19. We certainly appreciate the efforts of our former Minister of Transport, the Hon. Don Mazankowski, the present Minister of Transport, John Crosby, and before him, Lloyd Axworthy and others, transportation critics and members of the staff of various government agencies who have worked so hard at putting together Bills C-18 and C-19.

We have given you a written submission and we have a few comments here. We hope we will not take too long.

Right off the bat we would like to make four points concerning the Coalition of Concerned Shippers.

First of all, the Coalition of Concerned Shippers is made up of 14 different shipper associations, industrial associations, which represent thousands of companies from coast to coast, large and small, resource companies, manufacturing companies and merchandising companies. We estimate that our total sales in a year for all of the companies is in the vicinity of \$300 billion, which is approximately 60% of the Gross National Product.

Secondly, the coalition is made up entirely of shippers. I understand sometimes people are confused over who shippers are. We are the people who pay the bill to have material shipped from one point to another, from the manufacturer to the marketplace, and so on. Sometimes our member companies own their own vehicles. But for the most part, we are buying this service from the railways and the trucking companies, the airlines and the steamship lines. We estimate that our transportation bill is something in the vicinity of \$15 billion

[Traduction]

Votre exposé a été intéressant et instructif. Je vous remercie d'être venu.

M. Benjamin: Est-ce que je pourrais poser une autre question?

Le président: Non. Merci, messieurs; cela a été un plaisir de vous entendre.

J'invite maintenant la *Coalition of Concerned Shippers*. Vous avez observé avec patience nos délibérations. Votre mémoire a été déposé et remis aux députés. J'espère que vous pourrez nous faire le survol de votre document en 10 ou 12 minutes, après quoi nous passerons aux questions. Nous entendrons les observations de M. Beckwith.

M. Bob Beckwith (président, Coalition of Concerned Shippers): Bonjour, monsieur le président, messieurs les membres du Comité permanent sur les transports. Je suis honoré d'être ici aujourd'hui. Je m'appelle Bob Beckwith et je suis aussi le directeur de *Customs and Traffic for Combustion Engineering*, ici à Ottawa. Je suis accompagné de MM. Ross Burns de *Novacore Chemicals*, de Calgary en Alberta; Mike Street de *Brunswick Mining* à Bathurst, au Nouveau-Brunswick; et David Long de la Ligue canadienne du transport industriel.

Je voudrais d'abord souligner l'effort qui a été mis à la préparation des projets de loi C-18 et C-19 et vous en remercier. Nous sommes reconnaissants à l'ancien ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, l'actuel ministre des Transports, M. John Crosby, et, avant lui, M. Lloyd Axworthy et d'autres, critiques en matière de transports et, aux employés des divers organismes gouvernementaux de l'énergie qu'ils ont tous consacrée à la préparation des projets de loi C-18 et C-19.

Nous vous avons remis notre document et j'ai aussi quelques observations. Nous espérons ne pas prendre trop de temps.

Tout d'abord, il y a quatre choses que je voudrais vous dire à propos de la coalition.

En premier lieu, la *Coalition of Concerned Shippers* est constituée de 14 associations d'expéditeurs, il s'agit d'associations industrielles, qui représentent des milliers de compagnies d'un bout à l'autre du pays, petites et grandes, des compagnies de matières premières, de fabrication et de mise en marché. Nous estimons que le chiffre d'affaires annuel de l'ensemble de nos compagnies tourne autour de 300 milliards de dollars, ce qui représente environ 60 p. 100 du produit national brut.

En deuxième lieu, la coalition est composée entièrement d'expéditeurs. Parfois, les gens savent mal ce que sont les expéditeurs. Je le comprends. C'est nous qui payons la facture du transport des marchandises expédiées d'un endroit à un autre, du fabricant au vendeur et ainsi de suite. Certaines de nos compagnies sont propriétaires de leurs véhicules, mais la plupart d'entre elles achètent ce service des compagnies de chemin de fer et de camionnage, des compagnies aériennes et des compagnies de navigation. Nous estimons que la note du

[Text]

annually. As a matter of fact, some new figures came out; one of our members worked out some new figures. We are closer to \$23 billion and perhaps in excess of this amount.

Thirdly, the coalition is a united effort. Many of us have been in transportation for a considerable length of time and we have never seen the shipping public united as they are behind these three bills. When we say the shipping public, we are talking of a lot of them.

• 1625

Some people feel the issues in this bill are unimportant and can be overlooked. However, we feel they are critical to shipping in Canada and to Canada's economy, and we want you to know the shipping public is behind these bills. As a matter of fact, we want you to know you have a tremendous opportunity to make Canada grow and a tremendous responsibility to see that these bills are passed, and passed in a way that will benefit Canada, which is, we feel, the way they are written.

Fourthly, we are concerned that this legislation must not be diluted, must not be delayed and must not be derailed. We feel these measures in the bill are necessary to reach a competitive environment. Keep in mind that transportation, as paid by the shippers, represents 6% on average of the total sales of a product. And sometimes, in the resource industry and some other industries, that goes as high as 50%.

Is there any wonder we want to support this bill? Lower transportation costs will bring about lower consumer prices, will bring about greater demand and thus more jobs in the industry. And we venture to say that may even go further and bring more jobs in the transportation industry as well, as the demand goes up.

To back our contention, we refer to the 1983 Hickling Consultants report in the Maritimes, in which they reported that for every \$1 increase in the freight bill there was a reduction of \$5 in sales. Another item that came out of that report was that for every \$5,300 increase in freight, one job was lost.

Last week you heard from The Canadian Manufacturers' Association, and they took some figures from the U.S. experience and related them to Canada's gross national product and came up with a statement that \$15 billion will be saved in logistics costs if this bill goes through. If you relate this to the \$5,300 figure I just suggested and divide one into the other and use it on a reverse basis—for every \$5,300 saved in freight one job is gained—that is a lot of jobs. Even if we discount that by 50%, that is over one million jobs.

More competition, lower prices, higher sales bring more secure jobs. That is a tall order for one national transportation

[Translation]

transport de nos membres tourne autour de 15 milliards de dollars par année. De fait, un de nos membres a refait les calculs récemment: le chiffre se rapproche davantage de 23 milliards de dollars, et peut-être davantage.

En troisième lieu, la coalition est le résultat d'un effort collectif. Beaucoup d'entre nous sont dans le secteur des transports depuis longtemps et jamais les expéditeurs n'ont été aussi unis qu'ils le sont aujourd'hui en faveur de ces trois projets de loi. Et ces compagnies sont nombreuses.

Il y a des gens qui estiment que les questions visées par ce projet de loi sont sans importance et peuvent être passées sous silence. Nous estimons au contraire qu'elles sont d'une importance capitale pour le secteur des expéditions au Canada et pour l'économie du pays. Nous voulons que vous sachiez que les expéditeurs canadiens sont en faveur de ces projets de loi. De fait, nous voulons vous signaler qu'une occasion extraordinaire vous est offerte d'assurer la croissance du pays et que vous avez la lourde responsabilité de voir à l'adoption de ces projets de loi sous une forme qui profitera au Canada, c'est-à-dire sous la forme qu'ils ont actuellement.

En quatrième lieu, il nous importe beaucoup que ces projets ne soient pas dilués, ne soient pas retardés et ne soient pas mis sous le boisseau. Les dispositions du projet de loi sont essentielles à la création d'un milieu concurrentiel. N'oubliez pas que les frais de transport assumés par les expéditeurs représentent en moyenne 6 p. 100 du prix de vente d'un produit. Dans l'industrie des matières premières notamment, cette proportion peut monter à 50 p. 100.

Rien de surprenant à ce que nous soyons en faveur de ce projet de loi. Une diminution des frais de transport fera baisser les prix à la consommation, augmentera la demande et, partant, le nombre d'emplois dans l'industrie en général. J'irais jusqu'à dire que le nombre d'emplois montera aussi dans l'industrie du transport au fur et à mesure que la demande croîtra.

Pour soutenir ce que nous avançons, nous nous reportons au rapport de 1983 de la société Hickling Consultants sur la situation dans les Maritimes, dans lequel il est dit que pour chaque augmentation de un dollar de la facture du transport, les ventes baissent de cinq dollars. Il ressort aussi de cette étude qu'un emploi est perdu chaque fois que les tarifs montent de 5,300\$.

La semaine dernière, vous avez entendu l'Association des manufacturiers canadiens. Elle a mis en parallèle les chiffres sur la situation aux États-Unis avec le produit national brut du Canada et a conclu que l'adoption de ce projet de loi ferait économiser 15 milliards de dollars en coûts de transport. Si l'on divise cette somme par le chiffre de 5,300\$ que j'ai employé tout à l'heure, on se rend compte du nombre d'emplois qui pourraient être créés. Même si on divisait ce chiffre par deux, cela fait tout de même plus d'un million d'emplois.

Une concurrence plus vive, des prix plus bas, des ventes plus fortes, tout cela donne des emplois plus sûrs. C'est tout un programme pour une politique nationale des transports, mais

[Texte]

policy, but we believe it is possible and we believe you are the people who can make it happen.

In 1967 when the National Transportation Act which is presently in force was enacted, we had a stable marketplace, we had a high rate of growth and we had a low rate of unemployment. This has all changed, and today Canadian companies, in order to stay afloat, must continually be innovative, more productive and cost-efficient, or else they will go out of business. We need these bills to help us do that.

Rail freight charges are one thing, but we are just as interested and we think it is just as important that we have a competitive trucking environment.

Let me explain. The Coalition of Concerned Shippers was created in February 1986 for three particular reasons. These are the reasons: first, for the prompt passage of these two bills; second, to ensure that competitive line rates are enacted as outlined in sections 134 through 142 of Bill C-18; and thirdly, so that fit, willing and able entry into the trucking business be enacted as quickly as possible. We feel that there is absolutely no reason why this cannot be enacted by January 1, 1988.

• 1630

We all agree with the pro-competitive measures taken in this bill, steps such as confidential contracts, competitive line rates, terminal running rights, extended interswitching limits, final offer arbitration and finally, fit, willing and able entry into the trucking business. Yet we feel competitive line rates will have the most impact on industry in Canada to improve the economy and virtually eliminate what we now know as shippers who are captive to one railway.

We have done some studies. As a matter of fact, Trevor Heaver of the University of British Columbia came up with the figure of 50% of shipping in Canada is captive to one railway. It is all-important for us to do something about the captivity of shippers on the railway. The pro-competitive package must not be broken.

First of all, competitive line rates will free up captive shippers so that all will have the option of two or more railways. There are many shippers who are captive to one railway. Let me tell you the railways will tell you it is not so, because when they talk of a captive shipper they are suggesting all shippers have available to them truck competition, but there are many shippers out there.

For instance, in southern Alberta, Mr. Taylor, we have job sites like Shouldice, Alberta, where Alberta Power is building a thermal generating station. Many of those loads—I can tell you because we are shipping them—cannot practically go into the job site by highway. They are too big.

The same thing is true in northern Alberta in Keephills, Sundance, Genesee and so on. We have the same thing in Coronach, Saskatchewan where the Shand generating station is going up soon. Many of these loads are too big to go by

[Traduction]

nous croyons que la chose est possible et nous croyons que c'est vous qui pouvez la transformer en réalité.

En 1967, quand l'actuelle loi nationale sur les transports a été votée, le marché était stable, le taux de croissance élevé et le taux de chômage bas. Tout cela n'est plus, et aujourd'hui les compagnies canadiennes doivent, pour survivre, faire constamment preuve d'innovation, de productivité et de rentabilité. Pour y arriver, il nous faut ces projets de loi.

Les tarifs ferroviaires sont une chose, mais nous sommes tout aussi désireux et il nous importe tout autant de voir la concurrence s'installer dans le secteur du camionnage.

Je m'explique. La Coalition a été formée en février 1986 dans trois buts: favoriser l'adoption rapide de ces deux projets de loi; veiller à l'entrée en vigueur des prix de lignes concurrentiels visés aux articles 134 à 142 du projet de loi C-18; et, enfin, faire adopter le plus tôt possible les dispositions qui donnent accès au marché du camionnage à tous ceux qui sont aptes, désireux et capables. Il n'y a selon nous aucune raison pour laquelle cette loi ne pourrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1988.

Nous sommes tous en faveur de dispositions du projet de loi qui favorisent la concurrence, comme les contrats confidentiels, les prix de ligne concurrentiels, les droits de circulation dans le terminal, les limites étendues de changements de voies, l'arbitrage de l'offre finale et, enfin, l'accès à l'industrie du camionnage pour tous ceux qui sont aptes, désireux et capables. Cependant, ce sont les prix de ligne concurrentiels qui serviront le mieux à améliorer l'économie canadienne et à éliminer pratiquement les expéditeurs captifs.

Nous avons fait certaines études. Par exemple, M. Trevor Heaver de l'Université de la Colombie-Britannique est arrivé à la conclusion que 50 p. 100 des expéditeurs canadiens sont captifs, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent s'adresser qu'à un seul chemin de fer. Il est crucial pour nous de changer cette situation. Le train de mesures en faveur de la concurrence doit rester d'un seul tenant.

En premier lieu, les prix de ligne concurrentiels libéreront les expéditeurs captifs, qui auront dorénavant le choix entre plusieurs chemins de fer. Beaucoup d'expéditeurs n'ont accès qu'à un seul chemin de fer. Je sais que les chemins de fer vous diront que ce n'est pas le cas parce que dans leur esprit, tous les expéditeurs ont accès à des services de camionnage, mais ce n'est pas le cas pour tout le monde.

Par exemple, dans le Sud de l'Alberta, monsieur Taylor, il y a un chantier comme celui de Shouldice où la société hydro-électrique de l'Alberta bâtit actuellement une centrale thermique. Beaucoup des chargements qui lui sont destinés—et je parle en connaissance de cause—ne peuvent être acheminés par la route à cause de leurs dimensions.

La situation est la même dans le Nord de l'Alberta, à Keephills, Sundance, Genesee, et ainsi de suite. C'est vrai aussi pour Coronach en Saskatchewan où l'on entreprendra bientôt la construction de la centrale de Shand. Beaucoup de ces

[Text]

truck and must go by rail. Shippers are captive to the railway on that basis. These points are all located at captive sites. We have the Atikokan generating station as well, recently put up in your riding, Mr. Angus. Many of the paper mills such as Domtar at Red Rock and others in the area are virtually captive to one railway.

Secondly, under the present regime we have section 279, which allows the railways to meet together and collude or make rates collectively. In doing so, what they have done in the past is to create a situation where there are group rates covering a whole area of a province perhaps, or part of a province, and all of the shippers in the area get the same rate.

Under the new Bill C-18 we are in favour of abolishing section 279, collective rate-making, but at the same time we understand many of these group rates will be abolished as well. They will be eroded, leaving many of the shippers, though they are truly captive in the sense of being captive today to one railway, even more so in practical terms under the new regime. They need competitive line rates in order to survive. This is particularly true of the forest industry, the resource industry and others.

Thirdly, as confidential contracts come into force—and we are in favour of confidential contracts—we will see many of the influential shippers negotiating confidential contracts and drawing out of agreed charges.

I am sure most of you know what agreed charges are. They are charges which have been negotiated, collectively in many cases, by shipper groups and the railways together. Anyone who wishes to enter into these agreed charges may do so by applying to do so.

As these shippers negotiate confidential contracts, they will draw out of the agreed charges and some will be left captive. Competitive line rates again are necessary for this. We would suggest that again the forestry industry, the pulp and paper industry, and the resource industry will be left with the need for these competitive line rates.

• 1635

Without competitive line rates we are confident that the railways will tend to charge what the traffic will bear. That is an old term that many of you have heard many times. This will be charged to the shippers, who are unprotected. We feel that as confidential contracts are negotiated, many of the influential shippers will tend to try to negotiate the best rate they can. This may have an effect on the railways' revenue to some extent, with the effect that some shippers will be called upon by the railway, if they are captive, to pay the additional charges. Competitive line rates will give them the edge that will allow them to compete and get better rates.

Last week I was at the Canadian Industrial League annual meeting in Montreal and I had the occasion to talk to two shippers at the same table one breakfast. One happened to be from Saskatchewan and the other happened to be from here in Ontario. Both these shippers at present are served by two

[Translation]

chargements sont trop gros pour être transportés par camion et doivent être acheminés par voie ferrée. Les expéditeurs sont donc à la merci des chemins de fer. Ces endroits sont tous sans autre recours. Il y a aussi la centrale d'Atikokan qui vient d'être construite dans votre circonscription, monsieur Angus. Beaucoup de papeteries, comme celles de la Domtar à Red Rock, et d'autres dans la région, sont pour ainsi dire à la merci d'un seul chemin de fer.

En deuxième lieu, sous le régime actuel, l'article 279 permet la collusion entre les chemins de fer pour fixer les tarifs. Ils ont établi des tarifs collectifs qui s'appliquent à une province en partie ou en totalité et donc à tous les expéditeurs de la région visée.

Dans le cadre du projet de loi C-18, nous sommes en faveur de la suppression de l'article 279; nous déplorons cependant que du coup, les tarifs collectifs seront abolis, eux aussi. Beaucoup d'expéditeurs, même s'ils sont vraiment captifs en ce sens qu'ils sont à la merci d'un seul chemin de fer, se retrouveront encore plus captifs sous le nouveau régime. C'est pourquoi leur survie dépend des prix de ligne concurrentiels. C'est particulièrement le cas de l'industrie forestière, de l'industrie des matières premières et d'autres.

En troisième lieu, lorsque les contrats confidentiels verront le jour—ce que nous appuyons—un grand nombre d'expéditeurs influents pourront négocier des contrats confidentiels et laisseront de côté les prix convenus.

Vous savez certainement ce que sont les prix convenus. Il s'agit de prix qui ont été négociés, souvent collectivement, par des groupes d'expéditeurs et les chemins de fer. Quiconque le veut peut demander ces prix.

Les expéditeurs qui négocieront des contrats confidentiels abandonneront les prix convenus, et certains d'entre eux se retrouveront captifs. Encore une fois, pour cela il nous faut les prix de ligne concurrentiels. Encore une fois, c'est l'industrie forestière, celle des pâtes et papiers et des matières premières qui auront besoin de ces prix de ligne concurrentiels.

Sans eux, nous pensons que les chemins de fer exigeront ce que le marché tolérera. C'est une phrase que vous avez sûrement entendue souvent. Ce sont les prix qui seront imposés aux expéditeurs, qui sont sans protection. Au fur et à mesure que des contrats confidentiels seront négociés, beaucoup des gros expéditeurs chercheront à négocier le meilleur prix possible. Cela pourra avoir une incidence sur les recettes des chemins de fer; par conséquent, les chemins de fer feront payer la différence aux expéditeurs captifs. Les prix de ligne concurrentiels les mettront dans une situation où ils pourront faire concurrence et obtenir de meilleurs prix.

La semaine dernière, j'étais à l'assemblée annuelle de la Ligue canadienne du transport industriel, à Montréal, et j'ai pris mon petit déjeuner avec deux expéditeurs. L'un des deux venait de la Saskatchewan et l'autre, de l'Ontario. Les deux sont actuellement desservis par deux chemins de fer. Les deux

[Texte]

railways. Both of them are confident that in not many years one of those railways will abandon their line. Now we agree that the railways have to have the privilege of rationalizing their resources, but the only way to protect these shippers is to leave competitive line rates as they are shown in C-18. We clearly feel that if we expect our economy to grow we must protect the shippers with these pro-competitive measures, particularly competitive line rates.

The Chairman: Mr. Beckwith, we are taking a glass of water and that is a nice place to pause. You have given the highlights of the essence of your brief. You are very much in favour of the legislation and want it to move quickly. I tried to hurry on some other witnesses this morning who were totally against the bill, and some members thought I was being partisan. Well, I was not being partisan, but I was perhaps being a little dictatorial. As you come into the last part of your oral presentation, would you just give the highlights of the presentation without the narrative about it is good for the economy and it is great and it is the greatest thing since sliced bread so that we can get into the questioning, because we are getting just a little longer than—

Mr. Angus: White bread or brown bread?

The Chairman: It depends on who is asking the question, I guess, as long as it is not stale bread. Anyway, if you could just give us the highlights, because you are moving into another area now, that extra-provincial trucking.

Mr. Beckwith: Okay.

The Chairman: We have gotten your message, and your oral brief is very interesting; your other brief with it supports everything you are saying, and that will also be assessed by our staff. Of course we will have it, but you are good to have your oral presentation, because we have so many briefs that quite frankly members physically have a difficult time to read them all initially. You have certainly stimulated the interest of a lot of members here with your very positive contribution. Could you just make it a little more succinct in these last pages so we can get on to questions?

Mr. Beckwith: We will see what we can do. On extra-provincial trucking, the Coalition of Concerned Shippers are very interested in the measures that are shown in Bill C-19. We feel, however, that what should happen there is we should go directly to fit, willing, and able entry, rather than reverse onus. Transmode Consultants recently did a report that said all trucking was to a large measure already deregulated, and we see no need to go to a buffer period of reverse onus. So we would urge you as a committee to recommend fit, willing, and able entry into the trucking market January 1, 1988.

Now safety is another issue. Shippers are often labelled as not being interested in safety. We are interested in safety. We are not interested in having people killed. Unsafe practices cost lives and cost money, and we certainly do not want to waste either of those. We do not expect the price of transportation to be reduced through lower safety standards. We expect

[Traduction]

sont convaincus que dans quelques années, l'un des deux chemins de fer abandonnera sa ligne. Nous convenons que les chemins de fer ont le droit de rationaliser leurs ressources, mais le seul moyen de protéger ces expéditeurs est de laisser les prix de ligne concurrentiels tels qu'ils sont prévus dans le projet de loi C-18. Pour assurer la croissance de notre économie, ces mesures en faveur de la concurrence, en particulier les prix de ligne concurrentiels, doivent protéger les expéditeurs.

Le président: Monsieur Beckwith, nous nous versons un verre d'eau parce que le moment est bien choisi pour faire une pause. Vous nous avez donné les faits saillants de votre mémoire. Vous appuyez vigoureusement le projet de loi et vous voulez que les choses aillent rondement. J'ai pressé d'autres témoins ce matin, qui étaient tout à fait hostiles au projet de loi, et certains députés m'ont accusé de sectarisme. Je n'étais pas sectaire mais j'ai peut-être été un peu dictatorial. Au moment où vous touchez au terme de votre exposé, auriez-vous la bonté de vous en tenir aux grandes lignes de votre mémoire sans détailler par le menu les bienfaits incommensurables du projet de loi pour l'économie, ou nous dire que c'est la plus belle trouvaille depuis l'invention du feu pour que nous puissions enfin passer aux questions, parce que le temps . . .

M. Angus: Feu de joie ou feu de camp?

Le président: Ça dépend de celui qui pose la question, pouvant qu'on ne nous fasse pas mourir à petit feu. Enfin, donnez-nous l'essentiel puisque vous allez maintenant passer à un autre domaine, celui du camionnage extra-provincial.

M. Beckwith: D'accord.

Le président: Nous avons compris votre message et votre exposé oral est très intéressant. Votre mémoire reprend tout ce que vous nous dites, et nos adjoints le liront. Nous aussi, bien sûr, mais c'est une bonne idée de nous faire un exposé oral parce qu'avec le nombre de mémoires que nous recevons, il nous est difficile de tous les lire à l'avance. Vous avez certainement éveillé l'intérêt de bien des députés. Pourriez-vous abréger que nous passions aux questions?

M. Beckwith: Je vais voir ce que je peux faire. Au sujet du camionnage extra-provincial, la Coalition aime beaucoup les dispositions du projet de loi C-19. Ici, cependant, nous aimerions que l'on passe directement à l'accès au secteur du camionnage pour tous ceux qui sont aptes, désireux et capables, sans qu'ils aient à en faire la preuve. Une étude récente de Transmode Consultants montre que dans une large mesure, le camionnage est déjà déréglementé et qu'il n'y a pas lieu d'y avoir une période de transition. Nous vous exhortons donc à fixer l'entrée en vigueur des dispositions sur le camionnage au 1^{er} janvier 1988.

Parlons maintenant de sécurité. On accuse souvent les expéditeurs de ne pas s'intéresser à la sécurité. C'est tout le contraire. Nous ne voulons pas que des gens se tuent. La négligence coûte des vies et de l'argent, et nous ne voulons gaspiller ni l'un ni l'autre. Nous ne pensons pas qu'une baisse des normes de sécurité ferait baisser le prix du transport. Nous

[Text]

technology and improved management to bring about improved transportation and thus lower the cost.

• 1640

Mr. Benjamin: That increases the cost.

The Chairman: Give him a chance, Mr. Benjamin. Let us just get on with the brief so he can finish and we can get on to questioning. You can then ask your question.

Mr. Beckwith: In many cases we have—

The Chairman: Do not follow the rabbit tracks. Keep on with our main course here.

Mr. Beckwith: We appreciate the government taking the steps of going to a Railway Safety Act, which we understand John Crosbie has suggested will receive first reading in June 1987. We also applaud the National Safety Code on the highways, and all the other safety measures the government is taking. We applaud the Independent Accident Investigation Board. All of these are good for our country.

Finally, the Coalition of Concerned Shippers believes carriers must be allowed room to operate in an enhanced productivity environment. We agreed with cabooseless trains. We are saddened somewhat that it has taken two and half years and it is not finalized yet. There are many other improvements that the railway is suggesting. We would suggest that they are the ones who know most about safety and other aspects of running the railway, so we would suggest that it be left to them.

We applaud the government for introducing this bill. We want you just to remember that 50% of rail shipping in Canada is captive to one railway and it needs to be freed up to competitive line rates. Remember, too, that without the shipper there is no need for any kind of transportation.

In closing, Mr. Chairman, I would like to emphasize one point. You will hear many parties before this hearing; some will be for the bill and some will be against it. However, the Coalition of Concerned Shippers would like you to remember that there is one basic viewpoint the coalition would like: competitive line rates are not negotiable. They must remain in the package. There is no way they should be taken out. If you take the competitive line rates out of the package, then it is very doubtful that the Coalition of Concerned Shippers will be able to support this bill.

Mr. Angus: What an incentive that is!

The Chairman: You made it loud and clear and, as I said to others this morning, because you are so much in favour of the bill, you are not offering any amendments to improve it any further, are you?

Mr. Beckwith: Not right now.

The Chairman: Okay. So that is good. When witnesses come through and have no amendments, I have to watch what I say. If they are really against it, they hate the bill and want to kill it, then obviously they do not have amendments. There are other witnesses who bring amendments and they put us on the

[Translation]

pensons que les innovations techniques et une meilleure gestion amélioreront les transports et en diminueront le coût.

M. Benjamin: Cela fait monter les prix.

Le président: Laissez-le finir, monsieur Benjamin. Ensuite nous pourrions passer aux questions. À ce moment-là vous interviendrez.

M. Beckwith: Dans bien des cas nous avons . . .

Le président: Maintenez le cap.

M. Beckwith: Nous sommes heureux que le gouvernement songe à faire voter une loi sur la sécurité des chemins de fer qui, selon M. John Crosbie, pourrait être présentée en juin 1987. Nous sommes aussi en faveur du code de sécurité routière, et de toutes les autres mesures que le gouvernement prend. Nous sommes aussi en faveur du Conseil indépendant d'enquête sur les accidents. Tout cela est bon pour le pays.

Enfin, la Coalition estime que les transporteurs doivent pouvoir fonctionner dans des conditions de plus grande productivité. Pour ce qui est des trains, nous appuyons la disparition des wagons de queue. Nous regrettons que cela ait pris deux ans et demi et que ce ne soit pas encore terminé. Ce sont eux qui connaissent le mieux la sécurité et l'exploitation des chemins de fer; c'est donc à eux que la responsabilité devrait revenir.

Nous félicitons le gouvernement d'avoir présenté ce projet de loi. Souvenez-vous seulement que 50 p. 100 des transports par voie ferrée au Canada sont effectués par des expéditeurs captifs qui doivent pouvoir avoir accès aux prix de ligne concurrentiels. Souvenez-vous aussi que sans les expéditeurs, il n'y a pas de transports.

Pour terminer, monsieur le président, je voudrais souligner une chose. Vous entendrez bien des témoins ici; certains seront en faveur du projet de loi, d'autres contre. La Coalition veut insister sur le fait que les prix de lignes concurrentiels ne sont pas négociables. Ils doivent faire partie du train de lois. Il est impossible de s'en passer. Si les prix de lignes concurrentiels n'en font pas partie, il est très douteux que la Coalition puisse appuyer ce projet de loi.

M. Angus: Nous voilà prévenus!

Le président: Vous avez parlé haut et clair. Comme je l'ai dit à d'autres témoins ce matin, puisque vous êtes en faveur du projet de loi, vous ne nous proposez aucun amendement pour l'améliorer?

M. Beckwith: Pas maintenant.

Le président: D'accord. Donc ça vous va. Quand les témoins ne proposent pas d'amendement, je dois faire attention à ce que je dis. Si les témoins sont hostiles au projet de loi et veulent le voir disparaître, ils n'ont donc pas d'amendement à proposer. Il y a ceux qui proposent des amendements et qui

[Texte]

spot. However, you have even gone further. You are so much in favour of it you do not even want to try to improve it, because it is—

Mr. Beckwith: No, we are not asking you to do anything to it, except on the trucking.

The Chairman: Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

The Chairman: I let you go a little longer because of the representation, the groups you represented, and the fact that you are so vital in the industry. We have gone a little further in the oral presentation, so if members want to, they can go longer in the examination.

Mr. Robichaud: You still have a few minutes left, Mr. Chairman.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: Well, who wants to go? Perhaps there is no need to put any questions.

An hon. member: Well done! Well done!

The Chairman: Who else wants to go? Do you have any questions?

M. Robichaud: Monsieur le président . . .

The Chairman: Well, let us get moving here.

Mr. Robichaud: "Well, let us get moving." Every time you say it is my turn, you look at me and then you go off and you talk about two or three minutes. This has happened about 10 times today. I am willing to give you all the time you need, Mr. Chairman, but when you say it is my turn, please give it to me right away. That is all.

Merci, monsieur le président.

The Chairman: Your pregnant pause is always too pregnant.

M. Robichaud: Ah! Il est terrible!

It has been said before that this was a shippers bill and from reading through your brief, it is as if you had written the bill. I have of course nothing against that, but we have had transport companies coming here and saying that changes, or what is being proposed in Bills C-18 and C-19, are of great concern to them. They say that if we look at the trucking industry, they will have to go through major adjustments which could destabilize the trucking industry. You deal with the trucking industry a lot. Are you not concerned about the concerns of the trucking industry, or is that just smoke?

• 1645

Mr. Beckwith: From what I see, most of these changes have already taken place. As we quoted from the Transmode Study, for most practical reasons, trucking in Canada has already been deregulated. The changes have taken place. The truckers have manoeuvred into place. Now they are in a position to act under a new regulatory regime as proposed. If you can be specific, perhaps we can give a more specific answer.

[Traduction]

nous mettent sur la sellette. Mais vous, vous remportez la palme. Il vous plaît tant que vous ne voulez même pas essayer de l'améliorer . . .

M. Beckwith: Effectivement, nous ne vous demandons aucune modification, si ce n'est en ce qui concerne le camionnage.

Le président: Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Je vous ai laissé un peu plus de temps à cause du nombre de groupes que vous représentez et du fait que les expéditeurs sont tellement importants pour l'industrie. Comme l'exposé a pris un peu plus de temps, la période de questions pourra être un peu plus longue.

M. Robichaud: Il vous reste encore quelques minutes, monsieur le président.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Alors, à qui le tour? Il n'est peut-être pas nécessaire de poser des questions.

Une voix: Bonne idée!

Le président: Qui veut intervenir? Avez-vous une question?

Mr. Robichaud: Mr. Chairman . . .

Le président: Allons, que ça saute.

M. Robichaud: «Allons, que ça saute!» Chaque fois que vous me donnez la parole, c'est vous qui vous mettez à parler pendant deux ou trois minutes. C'est arrivé une dizaine de fois aujourd'hui. Je veux bien vous laisser tout le temps dont vous avez besoin, monsieur le président, mais quand vous me donnez la parole, je vous saurais gré de me la laisser. C'est tout.

Thank you, Mr. Chairman.

Le président: J'entends les anges passer.

Mr. Robichaud: There he goes again!

Des gens ont dit qu'il s'agit ici d'un projet de loi pour les expéditeurs et, à la lecture de votre mémoire, on dirait que c'est vous qui avez écrit le projet de loi. Je n'ai rien à redire à cela, mais des compagnies de transport sont venues nous dire que les changements proposés dans les projets de loi C-18 et C-19 les préoccupent beaucoup. Selon elles, l'industrie du camionnage devra se transformer en profondeur, ce qui risque de la déstabiliser. Vous avez beaucoup à faire avec l'industrie du camionnage. Partagez-vous ses préoccupations ou pensez-vous que s'il y a de la fumée, il n'y a tout de même pas le feu?

M. Beckwith: Je constate que les changements sont déjà en place. Nous avons cité l'étude Transmode qui montre que pour des raisons politiques, l'industrie du camionnage au Canada a déjà été déréglementée et les changements ont déjà eu lieu. Les camionneurs ont fait le nécessaire et sont désormais en mesure de se conformer au nouveau régime de réglementation proposé. Si vous avez une question précise, nous vous donnerons une réponse plus précise.

[Text]

Mr. Robichaud: The truckers are very concerned about safety. The national safety code is not ready and will not be ready for a time. We have had some charts, by one association in particular, and contrary to what you say on page 7, they say the accident rate in the United States has increased dramatically since deregulation. You say:

Steady decreases in accident levels have been experienced since the American transportation industry was deregulated in 1980.

Could you tell us how you came to that statement?

Mr. Ross Burns (NovaCore, Calgary, Alberta): Our evidence is that safety in the trucking industry has improved under U.S. deregulation. We would expect the same outcome in Canada. As Mr. Beckwith has pointed out, the industry in Canada effectively has been deregulated for some time. Because of the absence of effective rate regulation in Canada, truckers have been responsive to the marketplace and rates are now at levels which we consider to be quite competitive.

Mr. Ouellet: We are not talking about rates. We are talking about the safety. Where did you get that?

Mr. Benjamin: Yes, where did you get that?

Mr. Burns: The Shippers Coalition has that evidence.

Mr. Ouellet: The evidence from whom?

Mr. Beckwith: The government quoted figures for 1980 through 1983. The rate of accidents in the United—

Mr. Ouellet: Which government, the American or the Canadian government?

Mr. Beckwith: The federal government. Keith Thompson's group quoted figures which indicate the rate of accidents has decreased through that period. There was a slight increase in 1984 over the 1983 figures. We can quote Reese Taylor as well. As you know, Reese Taylor was the Chairman of the Interstate Commerce Commission. He spoke to the Canadian Industrial Transportation League in Toronto in June of last year and he pointed out that the rate of accidents has not increased in the U.S.

Furthermore, he pointed out that in Canada we have a better situation because we are looking at a new safety code. If we can get all the provinces to agree on something, or the federal government to act on it, we would have a national safety code. We believe the government is responsible and is enacting these safety measures. We are all in favour of that.

Do you know 60% of the trucks on the highway today are not operated by the common carrier? They are operated by us, the private truckers. We are interested in safety. Lack of safety costs money and lives.

[Translation]

M. Robichaud: Les camionneurs s'inquiètent de sécurité. Le code national de sécurité n'est pas encore prêt et ne le sera pas avant quelque temps. Nous avons vu certains graphiques, ceux qu'une association en particulier nous a remis et contrairement à ce que vous dites à la page 7, elle affirme que le taux d'accidents aux Etats-Unis a monté énormément depuis la déréglementation. Vous dites:

Depuis que l'industrie des transports a été déréglementée aux Etats-Unis en 1980, le nombre d'accidents diminue régulièrement.

Comme justifiez-vous cette déclaration?

M. Ross Burns (NovaCore, Calgary, Alberta): Nous avons la preuve que depuis la déréglementation, l'industrie américaine du camionnage connaît moins d'accidents. On peut s'attendre au même résultat pour le Canada. Comme l'a fait remarquer M. Beckwith, l'industrie canadienne est déréglementée depuis quelque temps déjà. Comme il n'y avait en place aucun règlement relatif aux tarifs au Canada, les camionneurs ont réagi à la loi de l'offre et de la demande et les tarifs sont maintenant à un niveau que nous considérons comme vraiment compétitif.

M. Ouellet: Qui parle ici de tarifs? Nous parlons de sécurité. D'où sortez-vous cela?

M. Benjamin: Oui, d'où sortez-vous cela?

M. Burns: C'est la *Shippers Coalition* qui a tous ces renseignements.

M. Ouellet: Et elle les tient de qui?

M. Beckwith: Le gouvernement a cité des chiffres de 1980 à 1983. Le taux d'accidents aux Etats...

M. Ouellet: Quel gouvernement? Le gouvernement américain ou le gouvernement canadien?

M. Beckwith: Le gouvernement fédéral. Le groupe de Keith Thompson a cité des chiffres qui montrent que pendant cette période, il y a eu moins d'accidents. Il y a eu une légère augmentation en 1984 par rapport à 1983. Je pourrais également vous citer Reese Taylor. Vous savez qu'il est président de la *Interstate Commerce Commission*. Devant la Ligue canadienne du transport industriel à Toronto en juin dernier, il a fait remarquer que le taux d'accidents était resté le même aux Etats-Unis.

Il a fait remarquer en outre que la situation était plus favorable au Canada parce que nous allions avoir un nouveau code de sécurité. Si toutes les provinces peuvent se mettre d'accord et si le gouvernement fédéral est prêt à y donner suite, ce code national de sécurité pourrait être promulgué. Nous pensons que c'est la responsabilité du gouvernement de promulguer des mesures de sécurité et nous sommes tous en faveur de cette initiative.

Savez-vous que 60 p. 100 des camions qui sillonnent les autoroutes aujourd'hui ne sont pas exploités par le même transporteur mais par nous, les camionneurs individuels? La sécurité, ça nous tient à coeur, car l'absence de sécurité est coûteuse en termes d'argent et de vies humaines.

[*Texte*]

Mr. Robichaud: Sir, could you make available whatever information you have to support the statement I was alluding to on page 7 which—

Mr. Beckwith: We will send you something.

Mr. Robichaud: Thank you.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Vous avez été bref.

M. Robichaud: Je suis toujours bref, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Beckwith, in your response to Mr. Robichaud, you indicated some of your research was obtained from Mr. Thompson's office. How much of the detail in your brief comes from that source as opposed to others?

• 1650

Mr. Beckwith: The information in our brief has been collected over the last two years. It is very difficult for us to say exactly where it all came from. It came from so many sources.

Mr. Angus: But you did indicate to Mr. Robichaud that at least one element—as one of you put it, your evidence—was information from Mr. Thompson's office. Was that correct?

Mr. Beckwith: I heard it in a speech Mr. Thompson made.

Mr. Angus: What is your relationship with Mr. Thompson and his office?

Mr. Beckwith: Probably no different from yours.

Mr. Angus: I do not have any relationship at all with that office.

Mr. Beckwith: Mr. Thompson and Mr. Weinberg and others have been very diligent about going across the country and meeting with any groups, whether they are transportation or shippers groups, to hear the opinions of all of them. We are no different from the transportation companies. We have availed ourselves of these opportunities.

Mr. Angus: Is it not true that you have had personal meetings with Mr. Thompson in which he has suggested the manner in which your association can lobby members of this committee?

Mr. Beckwith: I have also had personal meetings with Mr. Benjamin in his office.

Mr. Angus: That is not the question.

Mr. Benjamin: You got no where.

Mr. Angus: I am asking you whether Mr. Thompson, who is employed by the Minister of Transport, suggested ways in which your association could lobby this committee, the Minister, the Leader of the Official Opposition, Mr. Broadbent, as well as others.

[*Traduction*]

M. Robichaud: Pourriez-vous nous montrer sur quoi vous vous appuyez pour faire la déclaration qui figure à la page 7 et qui...

M. Beckwith: On vous enverra quelque chose.

M. Robichaud: Merci.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. You were brief.

Mr. Robichaud: I am always brief, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Beckwith, dans la réponse que vous avez donnée à M. Robichaud, vous avez indiqué qu'une partie de vos documents vous avait été fournie par le bureau de M. Thompson. Quel pourcentage de votre mémoire s'appuie sur cette source par rapport à d'autres?

M. Beckwith: Ça nous a pris deux ans pour obtenir les données de notre mémoire et il est très difficile de préciser quelle en est l'origine. Nous nous sommes abreuvés à de nombreuses sources.

M. Angus: Mais vous avez indiqué qu'un élément au moins—c'est vous qui l'avez dit, votre preuve—vous avait été fourni par le bureau de M. Thompson, n'est-ce pas?

M. Beckwith: J'ai entendu M. Thompson le dire dans un discours.

M. Angus: Quelles sont vos relations avec M. Thompson et son bureau?

M. Beckwith: Probablement les mêmes que les vôtres.

M. Angus: Je n'ai aucune relation avec ce bureau.

M. Beckwith: M. Thompson et M. Weinberg entre autres, se sont promenés un peu partout dans le pays pour rencontrer des groupes représentant le secteur des transports ou les expéditeurs afin de recueillir leurs opinions. Nous sommes un peu comme des compagnies de transport et nous faisons feu de tout bois.

M. Angus: Mais n'est-il pas vrai que vous avez rencontré personnellement M. Thompson, qui vous aurait suggéré la façon dont votre association pouvait faire des démarches auprès de ce Comité?

M. Beckwith: J'ai aussi rencontré personnellement M. Benjamin dans son bureau.

M. Angus: Là n'est pas la question.

M. Benjamin: Ça n'a rien donné.

M. Angus: Je vous demande si M. Thompson, qui travaille pour le ministre des Transports, vous a suggéré comment faire des démarches auprès de ce Comité, du ministre, du chef de l'Opposition officielle, de M. Broadbent, etc.

[Text]

Mr. Beckwith: He may have made some suggestions like that. But we have our own means. We have hired a lobbying company to help us. We do not need Mr. Thompson to tell us how to do these things.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to table with you a memorandum to coalition members from R.T. Beckwith. The subject is strategy, and he points out four suggestions he attributes to Mr. Thompson in terms of lobbying. I would just like to share that with other members of the committee.

The Chairman: That is fine. The CPR lobbied a lot of members around this table, even the NDP.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have no dispute whatsoever—

The Chairman: I do not see anything nefarious. Let us table it. What difference does it make?

Mr. Angus: I have no question whatsoever about the appropriateness of this group or any other lobbying us.

The Chairman: I think it is healthy.

Mr. Angus: The question is the role of Mr. Thompson, who is a civil servant, in providing that kind of resource to a group in order to push government policy. I do not think it is his role.

Mr. Belsher: It is perfectly in order for him to supply information. I am sure the railways asked him for information as well.

Mr. Angus: This is not technical information about how the bill would affect a particular sector. These are suggestions on how to go about lobbying. I do not think that is the role.

The Chairman: I do not know, Mr. Angus. First, I have not seen what you have in front of you. If it is a memo from Mr. Beckwith to members of the coalition, then it is obviously Mr. Beckwith who is making these suggestions, reporting on something that may or may not have transpired in conversations he has had with Mr. Thompson. That is Mr. Beckwith's assessment or interpretation. It may be correct. I do not see what the problem is. Mr. Beckwith and others may have asked Mr. Thompson whether he had any suggestions on how to move the bill along. So what?

Mr. Angus: Mr. Chairman, let me remind you of the comments this morning from one of the witnesses, quoting the transportation business, where he said that, according to Keith Thompson, there will be no dilution of the rate provisions of the National Transportation Act. It is a question of who is running the show.

The Chairman: Rest assured, Mr. Angus, we are running the show.

Mr. Angus: We should be.

The Chairman: Mr. Thompson may want to give you or anybody else advice; you do not have to accept it. Perhaps Mr. Beckwith did accept his advice. I do not know what the advice was. I mean, if he was suggesting something illegal . . .

[Translation]

M. Beckwith: Il m'a peut-être fait certaines suggestions, mais nous avons nos propres ressources. Nous avons engagé une compagnie de lobbying qui nous aide et nous n'avons pas besoin de M. Thompson pour nous dire comment procéder.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais déposer un mémoire adressé aux membres de la coalition par R.T. Beckwith. Le titre du mémoire est «Stratégie» et il reprend quatre suggestions pour les démarches dont il dit qu'elles émanent de M. Thompson. J'aimerais que les autres membres du Comité puissent avoir accès à cette information.

Le président: Parfait. La CPR a fait les démarches auprès de bien des députés ici présents, même les Néo-démocrates.

M. Angus: Monsieur le président, je ne vois rien de mal à ce que . . .

Le président: Il n'y a rien de mal en effet. Déposons le document. Qu'est-ce qu'il change après tout?

M. Angus: Je ne vois rien de mal à ce qu'un groupe ou un autre fasse des démarches.

Le président: Le lobbying est une bonne chose.

M. Angus: Mais je ne pense pas que ce soit à M. Thompson, un fonctionnaire, de jouer ce rôle et de donner des conseils à un groupe pour faire adopter une politique gouvernementale.

M. Belsher: Il n'y a rien de mal à ce qu'il fournisse des renseignements. Je suis sûr que les chemins de fer lui ont demandé aussi des renseignements.

M. Angus: Il ne s'agit pas de renseignements techniques qui montrent les effets que le projet de loi aurait sur un secteur donné. Il s'agit de suggestions de démarche et je ne pense pas que ce soit son rôle.

Le président: Je ne sais pas, monsieur Angus. Pour commencer, je n'ai pas vu ce que vous avez sous les yeux. S'il s'agit d'un mémoire adressé par M. Beckwith aux membres du Coalition. Il est clair que c'est M. Beckwith lui-même qui fait ces suggestions à l'issue peut-être de certaines conversations qu'il a eues avec M. Thompson. Il s'agit d'une évaluation ou d'une interprétation faite par M. Beckwith. Si c'est le cas, je vois mal où est le problème. M. Beckwith n'est peut-être pas le seul à demander à M. Thompson s'il avait des suggestions pour adopter rapidement le projet de loi. Quel mal y a-t-il à cela?

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi de vous rappeler les observations qu'un de nos témoins a faites ce matin, parlant de transports: il a dit que selon Keith Thompson, les dispositions de la loi nationale sur les transports resteraient les mêmes relativement en matière de tarifs. On peut se demander qui est en charge ici.

Le président: Rassurez-vous, monsieur Angus, c'est nous.

M. Angus: Ça devrait être nous.

Le président: M. Thompson ou quelqu'un d'autre peut vous proposer ses conseils mais vous n'êtes pas obligé de les suivre. M. Beckwith a peut-être suivi ses conseils, je ne sais pas de quels conseils il s'agissait. Autrement dit, s'il a proposé quelque chose d'illégal . . .

[Texte]

Mr. Benjamin: It would be a matter of privilege for this committee.

Mr. Angus: That is why I raised it, Mr. Chairman.

• 1655

The Chairman: I know. No, no, you did not hear me when Mr. Benjamin interjected. Something really germane and very concrete and very illegal and wrong is one thing. In this type of thing I do not even know what you are talking about. I have not seen the memo. We will see it and circulate it and we will be very excited by it, perhaps, but I do not really see what it has to do with the examination of Mr. Beckwith, who wanted to get his coalition . . .

We have heard before that this is a shippers' bill. We know Mr. Thompson is very much in favour of the bill. Mr. Thompson has come into your office, as he has come here before the committee, and nobody would co-operate with what Mr. Beckwith said. So what? Where does that advance us—or detract from us?

Mr. Angus: Looking for information, Mr. Chairman.

The Chairman: Even though you do not believe it, we have the bill in front of us and we are going to have to write a report on the bill—

Mr. Angus: Re-write the bill.

The Chairman:—and a clause-by-clause thing. So whatever Mr. Beckwith or Mr. Thompson or anyone else says, that is fine as far as I am concerned. They all can come before us if we can get them here in time. Then we have the duty to put that thing together, and take some stuff and throw out some stuff, and look at it. That is why I am bothered . . . not bothered, but I do not really see how that advances the examination of the bill—by worrying about a memo from Mr. Beckwith to his shippers, with respect.

Mr. Angus: I am not prepared to [Inaudible—Editor] at this point.

The Chairman: Unless it was counselling something against the law or counselling some really nefarious conduct, which I gather it was not doing—

Mr. Benjamin: It is counselling a charade.

Mr. Beckwith: Just let me clarify here. We have a mandate from the 14 associations listed in our written brief. Many of these companies, and there are thousands of them out there, have their own lobbying groups. We have had advice from some of these companies who are part of our association. I think I can say honestly, and I am really trying to think back, that I cannot recall a time when Keith Thompson asked me to come to a meeting. Any time we have had a meeting with him it has been at our request, as has been suggested.

I have just been handed a paper which says that every U.S. statistic on safety has come from the U.S. General Accounting

[Traduction]

M. Benjamin: Ce serait une question de privilège pour le Comité.

M. Angus: C'est pourquoi j'ai posé la question, monsieur le président.

Le président: Je sais. Non, vous ne m'avez pas entendu quand M. Benjamin est intervenu. S'il s'agit de quelque chose de pertinent de concret et de terriblement illégal de mal, c'est une chose. Mais je ne sais même pas ici de quoi vous parlez. Je n'ai même pas vu le mémoire. Il faut qu'on le distribue et en le lisant, peut-être prendrons-nous le mors aux dents, mais je vois mal ce que ça a à voir avec l'interrogation de M. Beckwith qui veut que sa coalition . . .

On nous a dit déjà que ce projet de loi favorisait les expéditeurs et nous savons que M. Thompson est tout à fait en faveur du projet de loi. Il vous a rendu visite dans votre bureau et comparaît aujourd'hui devant le Comité et personne n'est prêt à collaborer avec lui. Et alors? Ça ne nous donne rien mais ça nous enlève quoi?

M. Angus: La possibilité d'avoir des renseignements, monsieur le président.

Le président: Même si vous n'y croyez pas, nous avons le projet de loi sous les yeux et nous allons écrire un rapport sur ce projet de loi . . .

M. Angus: Refaites le projet de loi.

Le président: . . . et quelque chose sur chaque article. Ainsi, quelque soient les propos tenus par M. Beckwith, M. Thompson ou d'autres, ça ne me dérange pas. Ils peuvent comparaître devant nous s'ils font leur demande à temps. Ensuite, notre tâche consiste à étudier le tout et à faire le tri. C'est ce qui m'ennuie . . . enfin, ça ne m'ennuie pas, mais je vois mal, sauf votre respect, en quoi cela peut nous profiter dans notre étude du projet de loi de nous inquiéter d'un mémoire adressé par M. Beckwith à ses expéditeurs.

M. Angus: Je ne suis pas prêt à [Inaudible—Éditeur] pour l'instant.

Le président: A moins qu'on ne conseille quelque chose d'illégal ou quelque chose de mal,—et apparemment ce n'est pas le cas . . .

M. Benjamin: Leur conseil est une charade.

M. Beckwith: Permettez-moi de vous donner une précision. Nous sommes le porte-parole des 14 associations dont la liste figure dans notre mémoire écrit et qui représente des milliers de compagnies dont un grand nombre ont leurs propres groupes de pression. Nous avons reçu des conseils de certaines de ces compagnies qui sont membres de notre Association. En toute honnêteté, même en me creusant la cervelle, je ne me souviens pas que Keith Thompson m'ait demandé d'assister à une réunion. Chaque fois que nous l'avons rencontré, cela s'est fait sur notre demande comme on l'a laissé entendre.

On vient de me remettre un document qui précise que les statistiques américaines sur la sécurité proviennent du General Accounting Office Américain. Nous ne les recevons pas

[Text]

Office. We have these from various means, but those accounting statistics are available to you as well as to me.

Mr. Angus: Thank you. I want to move on. We have heard testimony—

Mr. Ouellet: When you say they are available to us, are you going to supply it to us?

Mr. Beckwith: We have them in the [Inaudible—Editor] office—

The Chairman: In the GAO office of the United States, the General Accounting Office; is that where they come from?

Mr. Beckwith: Yes.

The Chairman: Could you supply us with whatever documentation you had to support what you said?

Mr. Beckwith: Yes, we will.

The Chairman: That would be good. Thank you very much. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. With both transportation witnesses and shipper witnesses before this committee, I have raised the question about what appears to be the potential in this bill to allow a shipper in one part of Canada who wants to move goods to another part of Canada to go via the United States—down, across and back up.

The question I have asked the other shippers, and I will put it to you, is that if the price was cheaper for whatever it is that you are producing and wanting to move, widgets or trucks or whatever, to go through the United States, even though there would be a loss of revenue to the rail or to the trucking side in Canada, and perhaps a loss of employment as well, would your members move those goods in that manner—into the States, across and back up?

Mr. Beckwith: My answer to that is subclause 134.(5) of Bill C-18 disallows what you are suggesting. If there are two or more Canadian routes available, then competitive line rates would not apply on a move that would go through the United States.

Mr. Angus: Do you agree? There has been—

Mr. Beckwith: We have asked for no amendments.

Mr. Angus: If it was shown to you that this particular clause actually does not do what you think it does, would you be willing to accept either a fine-tuning of that clause to make sure it does prevent goods from moving south, across and back up, or a separate clause which would require that only goods produced in Canada destined for export only to the United States be moved across the line?

• 1700

Mr. Beckwith: The Peat, Marwick report you already have in your possession indicates Canadian railways are operating for the most part at an advantage compared to their counterparts in the U.S.

Mr. Angus: With the exception of Burlington Northern.

[Translation]

directement de ce bureau, mais vous pouvez y avoir accès tout aussi bien que moi.

M. Angus: Je vous remercie. J'aimerais poursuivre. Nous avons entendu un témoignage . . .

M. Ouellet: Quand vous dites qu'on y a accès, vous voulez dire que ce bureau va vous les envoyer?

M. Beckwith: Nous les recevons de [Inaudible—Éditeur].

Le président: Du GAO américain, du General Accounting Office; c'est bien cela?

M. Beckwith: Oui.

Le président: Pourriez-vous nous fournir les informations sur lesquelles vous vous êtes appuyés?

M. Beckwith: Certainement.

Le président: Bon. Je vous en remercie. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. J'ai posé les mêmes questions aux témoins qui représentent les transports et les expéditeurs; je leur ai demandé à leur avis si le projet de loi permettrait à un expéditeur d'une région canadienne donnée qui veut expédier ses marchandises dans un autre coin du Canada de passer par les États-Unis autrement dit de descendre vers le Sud de traverser et de remonter.

Avez-vous posé la même question que j'ai posée aux autres expéditeurs. Si cela vous coûtait moins cher d'expédier vos trotinettes ou vos camions en passant par les États-Unis, est-ce que vous choisiriez cette route, autrement dit descendre vers le Sud traverser et remonter ensuite, même si cela signifie une perte de revenu pour l'industrie des chemins de fer ou l'industrie du camionnage au Canada, voire même une perte d'emploi?

M. Beckwith: L'alinéa 5 de l'article 134 du projet de loi C-18 nous en empêche. S'il y a au moins deux routes canadiennes disponibles, les prix de lignes concurrentielles ne s'appliquent pas sur un parcours à travers les États-Unis.

M. Angus: Et ça vous plaît? Il y a eu . . .

M. Beckwith: Nous n'avons pas demandé de changement.

M. Angus: Si l'on arrivait à vous prouver que cet article ne vous empêche en fait nullement, seriez-vous prêt à ce qu'on en polisse légèrement le libellé ou à ce qu'on ajoute un article supplémentaire pour s'assurer que ce crochet par les États-Unis soit interdit, sauf s'il s'agit de marchandises fabriquées au Canada et exportées aux États-Unis?

M. Beckwith: Les auteurs du rapport Peat et Marwick que vous avez d'ailleurs reçu signalent que les sociétés ferroviaires canadiennes ont dans l'ensemble des avantages que n'ont pas leurs homologues américains.

M. Angus: À l'exception de *Burlington Northern*.

[Texte]

Mr. Beckwith: Right. On that basis, we believe in free competition. I cannot speak for every member as to what their particular action would be, but in general I would say we believe in free competition.

Mr. Angus: So what you are saying is that you are not worried if the clause does not work. If the opportunity were available to them—and some people say it is—your members would not hesitate, if the price were lower using American railroad across the United States, to do it.

Mr. Beckwith: I have not asked every one of our members, so it would be hard for me to say it.

Mr. Angus: What would your guess be?

Mr. Taylor: Why should he be guessing?

Mr. Angus: He has an understanding of the mood of his members.

Mr. Taylor: He gave his answer.

Mr. Beckwith: The Canadian railways never complained about this clause not being applicable; why should I think it is not applicable?

Mr. Angus: That is for this committee to decide. Quite frankly, we want to make sure there is protection there. I want to know whether you would agree with having the protection. Should the protection be there for the Canadian transporter?

Mr. Beckwith: It is there.

Mr. Angus: But if it does not work, should we make sure it does?

Mr. Beckwith: I understand this bill is going to be reviewed in four years, Mr. Angus, and I feel the review is to take place to examine such things. If there is a part of the bill not working the way it should then you as the Members of Parliament presumably will do something about it.

Mr. Angus: I hope there will be a transportation industry left to fix by then.

Mr. Benjamin: They will be back asking for legislation.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: I am glad you elaborated on subclause 134.5, because in fact if you get the specialized rate to go south then you still have to get your merchandise back into Canada, and the railway is not obliged to have to give you the rate if there is a continuous route across the country. Is this your understanding of it?

Mr. Beckwith: The way it reads as I understand it—and my legal counsel tells me it is right—is that if there are two or more routes which could practically be used through Canada, then the competitive line rates would not apply.

The Chairman: They have to be cost-effective.

[Traduction]

M. Beckwith: C'est exact. Nous croyons en la libre concurrence. Je ne peux me faire le porte-parole de chaque membre et je ne peux vous dire ce que chacun d'entre eux ferait; cependant, dans l'ensemble, je crois qu'ils appuient le principe d'une libre concurrence.

M. Angus: Vous dites donc que vous ne vous en faites pas et que vous n'avez pas peur que cette disposition ne soit pas efficace. S'ils le pouvaient—et certains disent qu'ils le peuvent—les membres de votre Association n'hésiteraient pas si le prix était plus avantageux à faire appel aux services des sociétés ferroviaires américaines.

M. Beckwith: Je n'ai pas posé cette question à chacun de nos membres et je ne peux donc pas répondre à cette question.

M. Angus: Ne pouvez-vous pas essayer de deviner?

M. Taylor: Pourquoi le ferait-il?

M. Angus: Mais il connaît l'humeur des membres de l'association.

M. Taylor: Il a déjà répondu.

M. Beckwith: Les sociétés ferroviaires canadiennes ne se sont jamais plaintes et n'ont jamais dit que cette disposition ne pourrait pas être mise en application; pourquoi devraient-ils penser cela?

M. Angus: C'est au Comité qu'il revient de décider. Pour être honnête, nous voulons nous assurer qu'il existe une protection. Je veux savoir si vous acceptez le principe de cette protection. Le transporteur canadien devrait-il être protégé?

M. Beckwith: Il existe une disposition qui le protège.

M. Angus: Mais si elle n'était pas efficace, faudrait-il la renforcer pour qu'elle le devienne?

M. Beckwith: Si j'ai bien compris, monsieur Angus, ce projet de loi fera l'objet d'une étude dans quatre ans; cette étude portera sur les choses du genre. Si une disposition du projet de loi ne permet pas d'atteindre les objectifs visés, je suppose que c'est à vous, les députés, qu'il reviendra de faire quelque chose.

M. Angus: J'espère que le secteur du transport pourra tenir le coup jusque là.

M. Benjamin: Ils nous demanderont d'adopter des mesures législatives en ce sens.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Je suis heureux que vous nous ayez donné un peu plus de détails sur le paragraphe 134.5, parce que de fait si l'on vous offre le prix spécial pour passer par le sud, vous devez quand même revenir au Canada pour livrer la marchandise; la société ferroviaire n'est pas tenue de vous offrir ce prix s'il existe un parcours continu au Canada. Est-ce votre interprétation de la disposition?

M. Beckwith: Si j'ai bien compris, et mon conseiller juridique m'a dit que j'avais raison, si il existe deux ou trois parcours pratiques au Canada, aucun prix de ligne concurrentiel ne serait offert.

Le président: Ces parcours doivent être économiques.

[Text]

Mr. Beckwith: Practical.

The Chairman: There are two protections in there.

Mr. Belsher: Yes, except our opposition members somehow think you have to have the government protecting it as well instead of the competition.

Sir, the railways have made much about loss of revenue. They have also said there would not be loss of goods to be shipped. Yet when we asked them where they think their revenue is going to go, it is getting into the never-never land; they do not want to tell their competition what they think is going to happen.

You are bullish on behalf of the bill because you feel it is going to mean a little better price on your goods. Is this the main place of the loss of revenue, or is there also a loss of revenue to the American lines which will be siphoned off, as our members have maybe alluded to? What is your best guess, or do you have an opinion on it?

This is one of the main things the railways are saying we cannot have in the bill the way it is now. I wonder what sort of ammunition you can fortify us with, because the railways are coming back. This bill does affect the railways maybe more than any other mode of transportation. So we thought it only right, if they are going to be first off the block, to let them also have a look to see what everybody else says about it and we would bring them back at the end of the procedure as well.

• 1705

Mr. Beckwith: Conversely, if the railways have two kicks at the cat, two presentations to make, should the coalition not have that too?

Mr. Benjamin: We would be glad to have them back. It would give us some more time for hearings.

Mr. Belsher: Well, we tried to agree to a schedule as to how soon we can get this bill back to the House. In order to get the railways to come first, we made that as an offer. That is my understanding of what the steering committee did. If you have an opinion at this time, I would like to hear from you about their concern about loss of revenue.

Mr. Beckwith: Okay. I have two things to say on that, and I think Mr. Burns has a few things too. First of all, anything that I have read that the railway has said is that so much revenue, like \$700 million, will be exposed. The word "exposed" simply means that will be subject to competition. In my company, every dollar we make is subject to competition. Should the railway be any different?

[Translation]

M. Beckwith: Pratiques.

Le président: On assure donc deux formes de protection.

M. Belsher: Oui, sauf que les députés de l'opposition semblent penser plutôt que le gouvernement devrait assurer une forme quelconque de protection.

Monsieur, les sociétés ferroviaires ont toujours fait tout un plat lorsqu'elles parlent de pertes de revenu. Elles ont également dit qu'elles ne manqueraient certainement pas de clients pour leurs services de transport des marchandises. Pourtant, lorsque nous leur avons demandé qui obtiendrait le revenu qu'elles perdent, nous n'avons pu obtenir de réponse; elles ne sont pas disposées à dire à la concurrence ce qui va se produire.

Vous appuyez le projet de loi car à votre avis il vous permettra d'obtenir un meilleur prix pour vos produits. Est-ce que c'est surtout à ce niveau que l'on enregistre une perte de revenu? Est-ce que les sociétés ferroviaires américaines profiteront en partie de cette perte de revenu? Est-ce que les membres de votre Association en ont parlé? D'après vous, que va-t-il se passer? Avez-vous une opinion là-dessus?

C'est une des dispositions du projet de loi actuel auquel se posent les sociétés ferroviaires. Pouvez-vous nous encourager un peu parce que les sociétés ferroviaires témoigneront à nouveau devant notre groupe. Ce sont probablement les sociétés ferroviaires qui seront le plus gravement touchées par ce projet de loi. Nous avons donc cru qu'il était juste dans ces circonstances de leur offrir l'occasion de prendre connaissance de tout ce que les autres intéressés disent sur la question puis de les inviter par la suite à témoigner devant le Comité.

M. Beckwith: Inversement, si les sociétés ferroviaires ont l'occasion de vous faire part de leurs préoccupations à deux reprises, notre coalition ne devrait-elle pas avoir la même chance?

M. Benjamin: Nous serions fort heureux de vous accueillir une deuxième fois puisque ça nous donnerait plus de temps pour étudier ce projet de loi.

M. Belsher: Nous avons essayé de nous entendre sur un programme et de fixer une date pour le renvoi de ce projet de loi à la Chambre. Ce n'est qu'en leur offrant la chance de revenir à la fin des audiences que nous avons pu convaincre les sociétés ferroviaires d'être nos premiers témoins. Tout au moins c'est ce que je pense que le comité de direction a fait. Si vous avez une opinion sur le sujet, j'aimerais savoir ce que vous pensez du fait que les sociétés ferroviaires se préoccupent d'une perte de revenu.

M. Beckwith: J'ai deux choses à dire là-dessus et je crois que M. Burns aura quelques petites choses à ajouter. Tout d'abord, dans les rapports que j'ai lus, les sociétés ferroviaires disent simplement que quelque 700 millions de dollars de revenus seront «en péril». Par l'expression «en péril» on entend les activités qui feront désormais l'objet de concurrence. Quant à ma compagnie, elle doit livrer concurrence à d'autres groupes pour chaque dollar qu'elle obtient. Pourquoi les sociétés

[Texte]

Secondly, we heard a report that Brock Securities in Toronto has been pushing CP as a good investment for the last month or two on the basis that with deregulation coming on there will be a resurgence in revenue on the part of CP through confidential contracts. The financial world is not suggesting investments for no reason. As a matter of fact, we have also heard that CP's finance department—not the Rob Ritchies, but the finance department—has been around talking to the securities people, suggesting this to them. That must mean something to you.

Mr. Belsher: Very interesting.

Mr. Burns: I would just add that I guess the major evidence we are looking at in this area is the report of the trade and transportation group and the Peat, Marwick study of February, both of which conclude that something under \$100 million in railroad revenue is the potential to be lost through competitive line rates. Offset against that will be some likely gains in the areas of traffic taken away from U.S. railroads operating in Canada, some general increase in traffic as a result of rate reductions, and possibly some movement or some acquisition of traffic from the trucking industry in Canada.

It seems to me that in our support of the railways' freedom to manage things like caboosless trains and our support for the railroad abandonment provisions in the legislation, we are saying that we acknowledge that railroads must have the freedom to manage their affairs in the most cost effective manner possible.

So generally speaking, also with the provisions of monitoring this legislation as it takes effect over the forthcoming period of years, the railroads are adequately protected against this erosion of revenue. We are quite comfortable that the railroads and the trucking companies in this country can compete effectively in this North American deregulated environment. I think we are saying that essentially the railroads have the tools they will need to compete in this environment.

Mr. Belsher: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Belsher. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to follow up on competitive line rates, with what the U.S. administration and the U.S. Congress are presently doing, I think the evidence is in, not just from the railroads and the Canadian Trucking Association but what we have already received from the United States, that the reciprocity or equality of access... Let us put it this way: the access that is made available to U.S. railroads and U.S. trucking companies in Canada, whether it is interswitching in railroads, competitive line rates, joint line rates, that would be available to American railroads and trucking

[Traduction]

ferroviaires devraient-elles se trouver dans une situation différente?

De plus, j'ai entendu dire que le groupe *Brock Securities* de Toronto est convaincu que la déréglementation et les dispositions sur les contrats confidentiels entraîneront une augmentation des revenus du CP; c'est pourquoi ce groupe encourage depuis déjà un ou deux mois ses investisseurs à acheter des actions du CP. Dans le monde des finances on ne propose pas des investissements sans bonnes raisons. De fait, on nous a dit que les représentants du service des finances du CP—non pas les Rob Ritchies, mais le service des finances—ont rencontré des courtiers en valeurs mobilières pour leur faire part de la situation. Cela doit certainement vous dire quelque chose.

M. Belsher: C'est très intéressant.

M. Burns: À notre avis, les grands indicateurs sont le rapport présenté par le groupe responsable du transport et du commerce et l'étude rendue publique en février par Peat, Marwick; les auteurs de ces deux documents signalent que les pertes de revenu attribuables aux prix de ligne concurrentiels ne dépasseraient pas 100 millions de dollars. En contrepartie, ces sociétés ferroviaires s'empareront de certains des clients des sociétés ferroviaires américaines au Canada; de plus une réduction des prix entraînera une augmentation des activités et il se pourrait même que certains des clients des services de camionnage décident de faire appel aux services de sociétés ferroviaires.

Nous sommes d'avis que les sociétés ferroviaires devraient pouvoir prendre les décisions qui leur plaisent en ce qui a trait à l'utilisation de fourgons de queue; nous appuyons les propositions du projet de loi portant sur l'abandon de certains services. Nous sommes d'avis que les sociétés ferroviaires peuvent exploiter le service comme bon leur semble, et ce de la façon la plus rentable possible.

Ainsi, dans l'ensemble, nous croyons que les sociétés ferroviaires sont protégées de façon efficace contre une érosion de leurs revenus; n'oubliez pas que l'on prévoit une étude de l'application de cette loi. Nous sommes d'avis que les sociétés ferroviaires et les sociétés de camionnage canadiennes peuvent livrer concurrence de façon efficace dans un marché déréglementé en Amérique du Nord. Tout compte fait, nous sommes d'avis que les sociétés ferroviaires disposent des moyens nécessaires pour livrer concurrence.

M. Belsher: C'est bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Belsher. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais en revenir aux prix de ligne concurrentiels. D'après ce que nous avons entendu, non pas simplement des sociétés ferroviaires canadiennes et de l'Association canadienne du camionnage mais également des représentants américains, il semblerait que pour le gouvernement et le Congrès américains, le principe de la réciprocité ou de l'égalité d'accès... Je me reprends: les sociétés ferroviaires américaines et les sociétés américaines de camionnage ont accès au marché canadien, grâce aux changements de voies, aux prix de ligne concurrentiels, aux prix pour l'utilisation commune des voies, des avantages qui ne sont pas

[Text]

companies is not available to Canadian railroads and Canadian trucking companies in the United States.

• 1710

I know you are for competition and what not. I presume you are for fair competition. So would you then agree that this legislation, both Bills C-18 and C-19, should not make available any access to U.S. railroads and U.S. trucking companies that is not available to the Canadian truckers and railroads in the United States? Do you think we should safeguard that equality of access?

Mr. Beckwith: Have you talked with Mr. Donahue of the American Trucking Association of late? I would suggest that you go down—

Mr. Benjamin: Not yet.

Mr. Beckwith: —and talk to him, and see if he feels that the trucking situation reciprocity is equal. Let me tell you that as I sit in my office, I have many truckers calling upon me—Canadian truckers as well as American truckers—but virtually every Canadian trucker who calls on me will tell me that he has a 48-state permit. I understand there there have been something like 1,000 Canadian trucking companies in the last five years who have applied for permits into the United States and have received them. How can we Canadians block Americans from doing the same? If you want equality, then that is what you are asking for.

Mr. Benjamin: All right. If Congress completes this legislation on a heavy vehicle use tax of \$700 up to 5,000 miles, would you then agree that we should do the same thing in Canada for U.S. truckers?

Mr. Beckwith: I believe the Peat, Marwick report does not weigh out what you are saying. If you have read that—

Mr. Benjamin: Well, I got the transcript from the U.S. Congress.

The Chairman: It is still before it, Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: I know.

The Chairman: —and we all know there are a lot of bills in the American Congress that never see the light of day in terms of the law.

Mr. Benjamin: All I am asking is—

The Chairman: Well, I agree, you were asking a question.

Mr. Benjamin: In the event they do this, do you feel that we should take a countervail or an equivalent action in the Canadian legislation? That is all I am asking.

Mr. Beckwith: I understand, too, that the U.S. is looking at ways and means to protect a captive shipper. It has not passed through Congress yet, but they are looking at it to see what they can do.

[Translation]

offerts aux sociétés ferroviaires canadiennes et aux compagnies de camionnage canadiennes aux États-Unis.

Je sais que vous êtes en faveur de la concurrence, etc. Je suppose que vous êtes en faveur d'une concurrence loyale. Donc, vous conviendrez que les projets de loi C-18 et C-19 ne devraient pas accorder aux compagnies américaines de chemin de fer et de camionnage des droits dont les compagnies canadiennes ne bénéficient pas aux États-Unis, n'est-ce pas? Croyez-vous qu'il faudrait prendre des mesures pour assurer cette égalité d'accès?

M. Beckwith: Avez-vous discuté récemment avec M. Donahue de la *American Trucking Association*? Je vous recommande d'aller...

M. Benjamin: Pas encore.

M. Beckwith: ... discuter avec lui, pour voir si d'après lui, la réciprocité au niveau du camionnage existe bien. Dans mon bureau, je reçois beaucoup d'appels de camionneurs—tant canadiens qu'américains—mais à peu près tous les camionneurs canadiens qui m'appellent me disent qu'ils ont un permis pour 48 États américains. On me dit que près d'un millier de compagnies de camionnage canadiennes ont demandé et obtenu au cours des cinq dernières années des permis de camionnage aux États-Unis. Comment le Canada peut-il espérer empêcher les Américains de faire la même chose? Si vous voulez absolument l'égalité, c'est à cela que vous vous exposez.

M. Benjamin: Très bien. Si le Congrès adopte cette loi sur une taxe d'utilisation de véhicules lourds de 700\$ jusqu'à concurrence de 5,000 milles, croyez-vous que le Canada devrait alors imposer la même taxe aux camionneurs américains?

M. Beckwith: Je crois que le rapport de Peat, Marwick ne confirme pas ce que vous dites. Si vous aviez lu...

M. Benjamin: J'ai obtenu la transcription du Congrès américain.

Le président: Monsieur Benjamin, l'affaire est encore devant le Congrès...

M. Benjamin: Je le sais.

Le président: ... et nous savons bien qu'un grand nombre de projets de loi devant le Congrès américain ne deviennent jamais lois.

M. Benjamin: Tout ce que je demandais...

Le président: En effet, j'en conviens, vous posiez une question.

M. Benjamin: Si le Congrès le faisait, croyez-vous que le Canada devrait adopter une loi équivalente imposant des droits compensatoires? C'est tout ce que je voulais savoir.

M. Beckwith: Je crois aussi savoir que les États-Unis cherchent des façons de protéger les expéditeurs captifs. La loi n'est pas encore passée devant le Congrès, mais les Américains sont en train d'examiner la question.

[Texte]

Let me tell you something else. In Canada, the Canadian railways, as you know very well, are subsidized for handling grain. I am also given to understand that they receive the subsidy for double-tracking through the Rockies. The CN has certainly been recapitalized several times, and so on. There are many subsidies that go to the Canadian railways that do not go to the American railways; the railways do not get these subsidies.

You are talking about reciprocity. CP and CN, the people who were complaining to you about confiscated property because of competitive line rates, just last year, I think it was, applied under their telecommunication group to have service on long-distance telephone calls using the lines of none other than their competitor, Bell Telephone. On the one hand, they are objecting to competitive line rates and another carrier using their lines; and on the other hand, they are turning around and wanting to use the lines of another company such as Bell Canada for telecommunication. They are therefore talking out of both sides of their mouths.

Mr. Benjamin: You have just run down another rabbit trail. I am asking you if, as a matter of principle, you would agree that our law should provide an equivalency of access for foreign carriers coming into Canada as our carriers get in their country. As a matter of just a general principle, would you buy that?

Mr. Beckwith: You know, it is the type of—

• 1715

Mr. Benjamin: I want to tell you, Mr. Beckwith, if you want to get into the business of subsidies, the U.S. railroads have benefits and tax laws, no diesel fuel taxes, state laws that allow fast write-offs on their rolling stock and whatnot, which Canadian railroads do not have. The U.S. railroads have subsidies we have not even thought of yet.

Mr. Beckwith: But the Peat, Marwick report denies all this. They get those, but the Canadian railways get equal benefits.

Mr. Benjamin: Would you say whether or not you would agree to an equivalency of access that works both ways? This is all.

Mr. Beckwith: If the U.S. were to pass a law that would allow competitive line rates to apply in the U.S., it is fine with me.

Mr. Benjamin: If they do not do it, then should we allow it for U.S. railroads and truckers up here?

Mr. Beckwith: I do not think we have any jurisdiction over the U.S. railroads to make them do it.

[Traduction]

Je vais vous dire autre chose. Comme vous le savez, les compagnies de chemin de fer canadiennes reçoivent des subventions pour le transport des céréales. Je crois aussi savoir qu'elles reçoivent des subventions pour le doublement des voies à travers les Rocheuses. Le CN a certainement reçu des injections de capital à plusieurs reprises, et les exemples ne manquent pas. Les compagnies de chemin de fer canadiennes reçoivent beaucoup de subventions que les compagnies américaines ne reçoivent pas.

Vous parlez de réciprocité. Le CN et le CP, qui se sont plaints à votre Comité de s'être fait confisquer du matériel à cause des prix de ligne concurrentiels, ont demandé, l'an dernier je crois, par l'intermédiaire de leur groupe de télécommunications, d'obtenir le service téléphonique interurbain au moyen des lignes de leur concurrent, Bell Téléphone. D'une part, ils s'opposent aux prix de ligne concurrentiels et au fait qu'un autre transporteur utilise leurs lignes; d'autre part, ils demandent d'utiliser les lignes de télécommunications d'une autre compagnie comme Bell Canada. Ils espèrent ainsi gagner sur les deux tableaux.

M. Benjamin: Vous digressez encore. Je veux savoir si, en principe, vous croyez que la loi canadienne devrait accorder aux transporteurs étrangers qui viennent au Canada un accès équivalant à celui qu'ont nos transporteurs dans leur pays. Je veux simplement savoir si, en principe, vous accepteriez cette notion?

M. Beckwith: Vous savez, c'est le genre de . . .

M. Benjamin: Monsieur Beckwith, si vous voulez parler de subventions, laissez-moi vous dire que les chemins de fer américains ont certains avantages et des lois fiscales, aucune taxe pour le carburant diesel, des lois qui leur permettent d'amortir rapidement leur matériel roulant, etc., ce que les chemins de fer canadiens n'ont pas. Les compagnies de chemin de fer américaines ont des subventions auxquelles nous n'avons même pas encore pensé.

M. Beckwith: Mais le rapport de Peat, Marwick dit tout le contraire. Effectivement, les compagnies américaines ont tous ces avantages, mais les compagnies canadiennes ont des avantages équivalents.

M. Benjamin: Tout ce que je veux savoir, c'est si vous accepteriez le principe d'un accès équivalent pour les deux pays.

M. Beckwith: Si les Etats-Unis adoptent une loi permettant des prix de ligne concurrentiels dans leur pays, je serais d'accord.

M. Benjamin: S'ils ne le font pas, devrions-nous le permettre pour les compagnies américaines de chemin de fer et de camionnage qui viennent au Canada?

M. Beckwith: Je ne crois pas que nous ayons l'autorité nécessaire pour imposer ces mesures aux compagnies de chemin de fer américaines.

[Text]

Mr. Benjamin: When they come into Canada on a competitive line rate, they sure as hell do. Burlington Northern—

Mr. Beckwith: I am not saying they cannot. What I am saying—

Mr. Benjamin: —takes as a competitive . . . in a confidential rate situation, they take lumber out of New Westminster, B.C., take it down to Seattle, haul it across to Port Huron, and bring it into Ontario. None of it is seen on CPR or Canadian railways or in Canadian trucking. We do not have such equivalency of access in the U.S.

Mr. Beckwith: Except through such companies as the Grand Trunk Railway and the—

Mr. Benjamin: They bypass Grand Trunk; they use Chicago Northwestern.

Mr. Beckwith: But you, Mr. Benjamin, must know that the CN and the Burlington Northern and the Grand Trunk Railway signed an agreement about three years ago to have a route right through.

Mr. Benjamin: It is now defunct.

Mr. Beckwith: It worked for a while.

Mr. Benjamin: Yes; it is defunct now, and the same with CP and the Soo Line.

Mr. Beckwith: Before it, CN had such agreements with other U.S. railways.

Mr. Benjamin: Yes; they do not work any more. You do not give a damn about this country or our transporters.

The Chairman: This is a gratuitous comment, Mr. Benjamin. You do not have to make it. Witnesses come and you may agree with them or disagree with them, but you do not have to come up with gratuitous comments.

Mr. Benjamin: Anything to make a buck, you know.

The Chairman: Well, okay, we will—

Mr. Benjamin: They will go to any lengths.

The Chairman: Anything further? I want to thank you very much, Mr. Beckwith and spokesmen for the Coalition of Concerned Shippers, for your very positive brief from a very practical point of the people who have to live with shipping the goods and the amounts and sizes you mentioned. We will certainly have our staff digest the written part. We have your oral presentation. There have been questions and answers, which have amplified and helped to clarify some points. I want to thank you very much. I have one question: Did you say you were formed in February 1986?

Mr. Beckwith: February 1986.

[Translation]

M. Benjamin: Ils le font certainement lorsqu'ils entrent au Canada grâce aux prix de ligne concurrentiels. *Burlington Northern* . . .

M. Beckwith: Je ne dis pas qu'ils ne peuvent pas le faire. Ce que je disais . . .

M. Benjamin: . . . prend comme taux concurrentiel . . . avec les taux confidentiels, les Américains peuvent prendre du bois de *New Westminster*, en Colombie-Britannique, l'amener à Seattle, d'où il est transporté jusqu'à Port Huron, et ensuite en Ontario. Pas un billot n'est transporté par CP Rail ou les chemins de fer nationaux ou encore par des compagnies de camionnage canadiennes. Nous n'avons pas un accès équivalent aux États-Unis.

M. Beckwith: Sauf par l'intermédiaire de compagnies comme la *Grand Trunk Railway* et la . . .

M. Benjamin: Ils n'utilisent pas la *Grand Trunk*; ils passent par *Chicago Northwestern*.

M. Beckwith: Mais vous n'ignorez pas, monsieur Benjamin, que le CN, *Burlington Northern* et la *Grand Trunk Railway* ont signé un accord il y a environ trois ans permettant un accès direct.

M. Benjamin: Cet accord a maintenant pris fin.

M. Beckwith: Il a quand même été en vigueur un certain temps.

M. Benjamin: Oui, mais il est maintenant expiré et c'est la même chose pour le CP et la *Soo Line*.

M. Beckwith: Avant cet accord, le CN en avait signé d'autres avec d'autres compagnies de chemin de fer américaines.

M. Benjamin: Oui; ils ne sont plus en vigueur. Vous vous moquez éperdument du Canada et de nos transporteurs.

Le président: Votre remarque est injustifiée, monsieur Benjamin. Vous ne devez pas parler ainsi. Vous pouvez être d'accord avec les idées des témoins ou les contredire, mais vous n'avez pas à faire des remarques injustifiées.

M. Benjamin: N'importe quoi pour faire du fric.

Le président: Très bien. Nous allons . . .

M. Benjamin: Nous irons aussi loin qu'il le faudra.

Le président: Y a-t-il autre chose? Monsieur Beckwith, je tiens à vous remercier vous et les représentants de la *Coalition of Concerned Shippers* pour un exposé très positif qui nous a présenté de façon très pratique le point de vue de ceux qui expédient les biens, tout en nous parlant de volumes et de dimensions. Notre personnel s'occupera de faire une analyse du mémoire, et nous aurons votre exposé oral. Les questions et les réponses nous ont permis d'entrer plus en détail et de préciser certains points. Je vous remercie beaucoup. J'aurais une question: avez-vous dit que votre groupe a été formé en février 1986?

M. Beckwith: Oui, en février 1986.

[Texte]

The Chairman: I see. As I said to a witness earlier this morning, you are all for the bill, so this is why you are not even going to confuse the committee with any amendments.

Mr. Beckwith: Are we going to get a second opportunity to appear after the bill is—

The Chairman: No, I do not think so. I am in the hands of the committee. Other partners of yours will be giving briefs to us as we go across the country. As I look at your list, I do not think it is necessary, because certainly there are a lot of people on your list of companies on page 9 who will be presenting briefs before us. They can get the points of view out.

Obviously we know, from what we have been told and what we know, this is more of a shippers' bill than a railway bill. This is why we started with the railways. We frankly felt it was because of their fundamental interest in the bill that they started earlier than they wanted to and we were going to give them a chance to come in toward the end of the hearings before we hear the Minister to in effect conclude and before we go into clause-by-clause reading.

Mr. Benjamin: As a point of information, would Mr. Beckwith be prepared to tell us the name of the lobby company he has hired?

Mr. Angus: The consulting firm.

Mr. Benjamin: The consulting firm, who is it?

Mr. Beckwith: Public Affairs Management.

The Chairman: They have not seen me yet.

Mr. Benjamin: From where?

The Chairman: I do not know if they are getting their money's worth.

Mr. Benjamin: Where are they from?

Mr. Beckwith: They have an office in Ottawa and one in Toronto.

Mr. Benjamin: They have.

Mr. Angus: Mr. Chairman, in connection with Mr. Beckwith's question about whether the group would come back, we have said to others that as the hearings go through, if they see something that concerns them, they are more than able to write to you as chairman for circulation to the committee, perhaps pointing out the error of our ways or confirming something.

• 1720

The Chairman: I want to thank Mr. Angus for that thought. The Chair and the steering committee are only the servants of the full committee, and obviously if something happened or was said which was fundamentally dramatic and fundamentally incorrect by communication, or the way Mr. Angus says, the committee itself could decide who comes back toward the end. All we are saying is that the railways are the only ones in

[Traduction]

Le président: Je vois. Comme je l'ai dit à un témoin plus tôt ce matin, vous êtes tout à fait en faveur du projet de loi et c'est pour cela que vous n'avez même pas cherché à nous confondre avec des amendements.

M. Beckwith: Allons-nous pouvoir comparaître à nouveau une fois que le projet de loi sera...

Le président: Non, je ne crois pas. Mais je m'en remets à la décision du Comité. D'autres de vos partenaires présenteront des mémoires au cours de nos voyages à travers le pays. En regardant votre liste, je ne crois pas que ce sera nécessaire, car bon nombre des compagnies sur votre liste, à la page 9, ont l'intention de nous présenter des mémoires. Ils sauront nous présenter les idées de votre groupe.

Nous savons tous, d'après ce qu'on nous a dit et ce que nous avons vu, qu'il s'agit d'un projet de loi davantage à l'intention des expéditeurs qu'à celle des chemins de fer. C'est pour cela que nous avons commencé avec les compagnies de chemin de fer. Etant donné leur intérêt fondamental envers ce projet de loi, nous pensions que les compagnies avaient commencé plus tôt que prévu et nous voulions leur donner la possibilité de comparaître vers la fin des audiences, avant que nous ne recevions le ministre et avant de passer à l'étude article par article des projets de loi.

M. Benjamin: A titre de renseignement, M. Beckwith serait-il disposé à nous donner le nom de la compagnie de démarchage dont il a retenu les services?

M. Angus: Il s'agit d'une firme de consultants.

M. Benjamin: Quel est le nom de cette firme?

M. Beckwith: Il s'agit de *Public Affairs Management*.

Le président: Ils n'ont pas encore communiqué avec moi.

M. Benjamin: D'où est cette société?

Le président: Je ne sais pas s'ils en ont pour leur argent.

M. Benjamin: D'où sont-ils?

M. Beckwith: Ils ont un bureau à Ottawa et un autre à Toronto.

M. Benjamin: Je vois.

M. Angus: Monsieur le président, au sujet de la question de M. Beckwith, à savoir si son groupe pourrait revenir, nous avons déjà dit à d'autres groupes au cours des audiences que si un problème survient, ils pourront toujours vous écrire à titre de président pour vous souligner le problème ou pour confirmer quelque chose, et vous ferez circuler leur lettre au Comité.

Le président: Je remercie M. Angus pour son commentaire. Votre président et le comité directeur sont là pour servir le comité plénier. Il va sans dire que s'il se dit ou se passe quelque chose de fondamentalement grave ou erroné, ou si les choses se passent comme M. Angus le disait, le Comité lui-même pourrait décider quels groupes réentendre vers la fin des audiences. Tout ce que je voulais dire, c'est que nous avons

[Text]

the initial stages which we said would be back as we complete our hearings.

Mr. Beckwith: We are concerned. We understood Rob Ritchie last week was speaking sometimes as though he were trying to speak on behalf of the shipper. We would like to speak on behalf of the shipper, not Rob Ritchie.

The Chairman: You have spoken on behalf of the shippers very clearly today, and your message has come through in neon lights. I want to thank you again. You can step down and we will call the next witness.

We now have Canpotex, with Mr. Jack McMunn. A brief has been presented to members of the committee and circulated. Mr. McMunn, you are the Manager of Supply and Distribution for Canpotex, which is Canadian potash. Did you or your company not come before us when we were in Saskatchewan at another time?

Mr. Jack E. McMunn (Manager, Supply and Distribution, Canpotex Limited): I have not. Rod Heath appeared before you in November 1985.

The Chairman: We have your brief. You have been sitting here very patiently. It is very short. You may want to read it or give us the overview so we can get into questions. Before you start, are you a member of the Coalition of Concerned Shippers we just heard from?

Mr. McMunn: No, I am not. I am a very small shipper compared to them.

The Chairman: Are you a member of the Canadian Chemical Producers' Association or the Canadian Fertilizer Association?

Mr. McMunn: We are all by ourselves.

Mr. Chairman, ladies and gentlemen, good afternoon. I am here today on behalf of Canpotex, which is a producer-owned offshore marketing company for the Saskatchewan products industry. I might add we are a private company representing a number of shareholders.

On November 20, 1985, Rod Heath, our Director of Corporate Affairs, made a presentation to the Standing Committee on Transport. At the time he stated he was in favour of total deregulation of the Saskatchewan potash offshore rates; or to put it more precisely, he is in favour of regulation of the rates by the market and only the marketplace with no government involvement in any form. He based his conclusion on a detailed evaluation of offshore potash rates in a regulated environment. He also explained the position of the Saskatchewan potash industry in the world marketplace.

I would like today to update you on what has happened in the offshore potash market since the presentation and reiterate a few of the points discussed therein.

[Translation]

décidé que les chemins de fer seraient les seuls qui pourraient comparaître à nouveau vers la fin de nos audiences.

M. Beckwith: Nous sommes inquiets. Nous croyons savoir que la semaine dernière, Rob Ritchie semblait parfois vouloir parler au nom des expéditeurs. C'est nous qui voulons représenter les expéditeurs, pas Rob Ritchie.

Le président: Vous avez parlé très clairement aujourd'hui au nom des expéditeurs, et votre message nous est parvenu sans équivoque. Encore une fois, je vous remercie. Vous pouvez maintenant faire place au témoin suivant.

Nous entendrons maintenant Canpotex, représenté par M. Jack McMunn. Un mémoire a été remis et distribué aux membres du Comité. Monsieur McMunn, vous êtes directeur des Approvisionnements et de la distribution pour Canpotex, qui s'occupe de la production de potasse canadienne. Avez-vous ou votre compagnie déjà comparu devant notre Comité en Saskatchewan?

M. Jack E. McMunn (directeur, Approvisionnements et distribution, Canpotex Limitée): Non. Rod Heath a comparu devant vous en novembre 1985.

Le président: Nous avons reçu votre mémoire. Vous avez attendu votre tour très patiemment. Votre mémoire est très court; vous voulez peut-être le lire ou nous en faire un aperçu général afin que nous passions aux questions. Mais avant de commencer, êtes-vous membre de la *Coalition of Concerned Shippers* qui vient de comparaître?

M. McMunn: Non. Comparé à la Coalition, je suis un très petit expéditeur.

Le président: Êtes-vous membre de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques ou de l'Association canadienne des producteurs d'engrais?

M. McMunn: Non, nous sommes indépendants.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, bonjour. Je représente la Société Canpotex, qui est une compagnie de commercialisation à l'étranger des produits de la Saskatchewan, et qui appartient aux producteurs eux-mêmes. Je vous signale par le fait même que nous sommes une compagnie privée et que nous comptons un certain nombre d'actionnaires.

Le 20 novembre 1985, Rod Heath, notre directeur des Affaires sociales, a fait un exposé au Comité permanent des transports. A l'époque, il s'était prononcé en faveur de la déréglementation totale des tarifs à l'étranger pour la potasse de la Saskatchewan; ou plus précisément, il est en faveur de la réglementation des tarifs par les forces du marché, sans intervention quelconque de la part du gouvernement. Il fondait ses conclusions sur une évaluation détaillée de la réglementation des tarifs à l'étranger de la potasse. Il avait également présenté la position, sur le marché international, du secteur de la potasse en Saskatchewan.

Je voudrais aujourd'hui vous expliquer ce qui s'est produit sur le marché extérieur de la potasse depuis cet exposé et réitérer certains des arguments qui avaient été soulevés à ce moment-là.

[Texte]

The industry has been going through very trying times since early 1985. Offshore sales dropped from 4.2 million metric tonnes in 1984 to under 3 million metric tonnes in 1985. They recovered slightly in 1986 to 3.5 million metric tonnes. The price of potash, however, dropped during this period from the low \$80 range per tonne to current prices hovering around \$60 U.S. per metric tonne, f.o.b. Vancouver. Plant shutdowns with resulting lay-offs have been prevalent in the industry. We are now seeing some signs of recovery in volume but not in price.

A large oversupply of potash exists in the world today and barring unforeseen circumstances will exist for a number of years yet. This has meant we have had to sell at very low margins in order to compete and retain the market share. We have had to do everything possible to cut costs to survive. We have tried to make transportation more efficient by running larger trains, thus lowering the railway operating cost. Our train size in CN Rail is now 98 cars rather than the previous 85.

A system of ancillary rail charges was instituted last year—I might add it was at our request—whereby if we operate in an inefficient manner from a rail operation standpoint, we pick up the additional cost the railway incurs because of our actions. This is designed mainly to keep us on our toes and operate in a manner allowing the railway to handle our business at the lowest possible cost to them. We have worked with other shippers moving phosphate rock from Vancouver to Alberta to provide a back-haul for the railway.

Fifty percent of our cars are moving in both directions loaded, thus eliminating the back-haul of empty equipment, reducing the number of trains and therefore in effect helping the railways to increase their capacity to haul more traffic with the same number of trains.

• 1725

Canpotex is working with the rail-car builders and the railways to design new hopper cars that are more efficient for moving the potash. We expect to be able to carry 25% more tonnage on trains with 120 cars that will fit into the space required for 98 cars. This will help the railways and terminals reduce their operating costs and hopefully allow the railway to reduce our freight rate. I do not think it is going to be enough. More has to be done.

Under the present regulated system rail rates have increased every year since Canpotex was formed. The rates increased from \$8.18 per tonne in 1973 up to the level of \$26.78 per tonne in 1985, or by almost 3.3 times over that 12-year period. The selling prices of the product fluctuated during that time,

[Traduction]

Le secteur a traversé des périodes très difficiles depuis le début de 1985. Les ventes à l'étranger sont passées de 4,2 millions de tonnes métriques en 1984 à moins de 3 millions de tonnes métriques en 1985. En 1986, il y a eu une légère remontée à 3,5 millions de tonnes métriques. Toutefois, le prix de la potasse au cours de cette période est passé de quelque 80\$ la tonne au prix actuel qui se situe aux alentours de 60\$ U.S. la tonne métrique, franco à bord Vancouver. Cela a donné lieu à une série de fermetures d'usines et de mises à pied dans le secteur. Nous commençons à peine à noter une certaine recrudescence du volume, mais pas du prix.

Aujourd'hui, il y a un gros excédent de potasse à travers le monde et, sauf imprévu, cette situation devrait se maintenir pendant quelques années encore. Cela nous a obligés à vendre notre produit à très bas prix afin de pouvoir faire concurrence et de conserver notre part du marché. Nous avons dû faire des pieds et des mains pour réduire nos coûts et survivre. Nous avons cherché à rentabiliser le transport en utilisant des trains plus gros, réduisant ainsi nos frais d'exploitation des chemins de fer. Notre train du CN compte maintenant 98 wagons au lieu des 85 que nous avions auparavant.

L'an dernier, un système de frais auxiliaires pour les chemins de fer a été établi—à notre demande, d'ailleurs—en vertu duquel si la compagnie de chemin de fer estime que nous fonctionnons de façon inefficace, nous devons assumer les coûts additionnels que la compagnie de chemin de fer a dû engager. Cette mesure avait essentiellement pour but de nous tenir aux aguets et de nous forcer à fonctionner de manière à permettre aux compagnies de chemin de fer de transporter notre marchandise au meilleur coût possible. Nous avons conclu des accords avec d'autres expéditeurs de pierre de phosphate qui partent de Vancouver jusqu'en Alberta afin que la compagnie de chemin de fer ne soit pas obligée de faire le retour à vide.

Ainsi, la moitié de nos wagons sont chargés dans les deux sens, ce qui élimine la nécessité de ramener du matériel vide, réduisant le nombre de trains utilisés et permettant aux compagnies de chemin de fer de transporter plus de matériel avec le même nombre de trains.

Canpotex travaille avec les constructeurs de wagons et les compagnies de chemin de fer pour concevoir de nouveaux wagons-trémies qui seront plus efficaces pour le transport de la potasse. Nous espérons ainsi pouvoir transporter 25 p. 100 de tonnes de plus sur des trains de 120 wagons qui ne prendront pas plus de place que les trains à 98 wagons. Cela permettra aux compagnies et aux gares de chemin de fer de réduire leurs frais d'exploitation et devra aussi permettre aux compagnies de réduire les prix-marchandises. Mais à mon avis, ce ne sera pas assez. Il faut faire plus.

En vertu du système actuel de réglementation, les tarifs de transport ferroviaire ont augmenté à chaque année depuis la création de Canpotex. Ils sont en effet passés de 8.18\$ la tonne en 1973 à 26.78\$ la tonne en 1985, c'est-à-dire une augmentation de près de 330 p. 100 sur 12 ans. Le prix de vente de notre produit a varié au cours de cette période, tenant compte des

[Text]

reflecting market forces, and in 1985 were about twice the 1973 level.

Since 1985 rail rates have increased very little, in the area of 2%, simply because the railways realized that if the rates continued to climb at the rate they had been, we would stop selling, period. Did the railways' cost increase slow to 2% at that time? I do not think so. I did not see that many productivity improvements during that time. Inflation ran along at 3% or 4%. I think they lowered their profitability level somewhat—on our business, that is.

I do not think the railways are making excessive profits on our traffic. I think the railways are in business to make money, and should make money if they can. We are asking the railways to reduce their rates, we are backing off on lower-priced business and we are getting to the point where we are becoming uncompetitive in the world marketplace.

We have some of the best reserves of ore in the world, probably the lowest cost for recovery of ore of anyone, efficient plants and good marketing programs.

Until about 1980 we had two of the best railways in the world. They were more productive and efficient than U.S. railways, and now they are less productive and efficient than many of the U.S. roads.

I just came back from a vacation in the U.S., and during my travels I saw a number of U.S. trains, quite a few of which were bulk commodity trains. I noticed some of the trains did not have cabooses. Being an old railroader, I thought trains could not run without them. I learned something on that trip.

Here we are not able to pay the railways more to cover rising costs; the railways are unable to reduce their costs, mainly because of regulation and work rules—both of us becoming uncompetitive in our marketplace together. What is going to happen in jobs in both our industries at that time?

Prices will rise in our industry again. I am not blaming the railways and government regulations for all the woes of our industry. That would not be realistic. Oversupply of potash is one of our biggest problems. Some of that is being corrected by nature; mines being flooded out in Russia, two of them, and in Saskatchewan, and the oversupply will gradually reduce as demand grows.

That is over the long term. Can our industry stay in business during this period of oversupply and low prices until prices

[Translation]

forces du marché et, en 1985, ce prix était le double de ce qu'il était en 1973.

Depuis 1985, les tarifs ferroviaires ont subi une très faible augmentation, aux environs de 2 p. 100, tout simplement parce que les compagnies se sont rendu compte que si les tarifs continuaient d'augmenter au même rythme effréné, nous serions obligés tout simplement de mettre fin à nos ventes. Et les coûts des compagnies de chemin de fer sont-ils tombés à 2 p. 100 pendant cette période? J'en doute. Je n'ai pas été témoin pendant cette période de beaucoup de mesures visant à accroître la productivité. L'inflation variait entre 3 p. 100 et 4 p. 100. Je crois que les compagnies de chemin de fer ont réduit quelque peu leurs bénéfices—du moins, ceux pour notre secteur.

Je ne crois pas que les compagnies de chemin de fer réalisent des bénéfices excessifs avec notre marchandise. À mon avis, elles sont là pour faire de l'argent, et c'est leur droit. Nous leur demandons de réduire leurs tarifs, nous avons diminué le transport de produits moins coûteux et nous en sommes maintenant au point où nous ne pouvons plus faire concurrence sur le marché mondial.

Nos réserves de minerai sont parmi les meilleures au monde; nous avons sans doute les coûts d'extraction du minerai les plus bas, nos usines sont efficaces et nos programmes de commercialisation sont bons.

Jusqu'en 1980, nous avions deux des meilleures compagnies de chemin de fer au monde. Elles étaient plus productives et plus efficaces que les compagnies américaines, et voilà qu'aujourd'hui elles sont moins productives et moins efficaces qu'une bonne partie du réseau américain.

Je viens de rentrer des États-Unis où j'étais allé en vacances. Au cours de mes voyages, j'ai eu l'occasion de voir beaucoup de trains américains, dont plusieurs étaient des trains de transport de marchandises en vrac. J'ai remarqué que certains d'entre eux n'avaient pas de fourgon de queue. Étant un ancien cheminot, j'avais toujours cru que les trains ne pouvaient fonctionner sans ces fourgons. J'ai appris quelque chose.

Nous ne sommes pas en mesure de payer des tarifs plus élevés aux compagnies de chemin de fer pour couvrir leurs coûts à la hausse; les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas réduire leurs coûts, surtout à cause de la réglementation et des règles relatives à la main-d'oeuvre—de sorte que nos deux secteurs perdent en même temps leur compétitivité sur le marché. Que va-t-il arriver aux emplois des deux secteurs à ce moment-là?

Les prix augmenteront à nouveau dans notre secteur. Je ne jette le blâme pour nos problèmes ni sur les compagnies de chemin de fer ni sur la réglementation gouvernementale. Ce serait irréaliste de le faire. Un de nos plus gros problèmes est l'approvisionnement excessif de potasse. La nature est en train de voir à une partie du problème; deux mines en Russie ont été inondées, comme d'autres en Saskatchewan, de sorte que l'approvisionnement excessif diminuera graduellement au fur et à mesure que la demande augmentera.

Tout cela est à long terme. Réussirons-nous à survivre pendant cette période d'approvisionnement excessif et de faible

[Texte]

recover, or will we be the ones to get knocked out? Only by being the most efficient producers, backed up with a reliable and low-cost distribution network, can we hope to stay in business and compete on the world market and be the ones still around when recovery comes.

Deregulation of U.S. railways not only permitted the U.S. railways to have rate-negotiation freedom, it also allowed them to have control over virtually all marketing and business decisions. As a result, rates are lower in constant dollars than before deregulation but the industry is better off financially as costs have been reduced at an even greater rate.

The saving to rail shippers in the U.S. since the implementation of the Staggers Act of 1980 amounts to approximately \$20 billion per year. The railways in Canada must be allowed to reduce costs in order to provide low-cost, efficient service to shippers, thus allowing the shippers to remain competitive in the marketplace.

The current, regulated system for rail rates results in a cost-plus approach, which reduces pressures to improve productivity because increased costs will not only be passed on to users but can actually be used to justify rate increases.

Consequently, I am very much in favour of the proposals contained in *Freedom To Move* to reduce regulatory constraints on the railways. I believe implementation of these proposals will represent an important step in the evolution of a more efficient transportation system, with resulting improvements and the ability to deliver lower-priced products, which will benefit all Canadians in the long term.

The reservations I have with respect to the proposed changes have to do with details rather than concept. I see no reason to maintain the old section 276, which is the new 112, I believe, for another five years. I would recommend this section be repealed immediately. Retaining this section would encourage a continuation of the cost-plus approach to rate-setting which has proved so expensive the past.

The paperwork burden on the railways should be minimized. I can see no reason why a confidential contract between Canpotex and a rail carrier should be filed with a regulatory agency, and some cogent reasons why it should remain truly confidential between the contracting parties.

If efficiencies are to be achieved it is essential that the railways are free to cut costs in response to market forces. Any constraints that limit their ability to operate an efficient

[Traduction]

prix jusqu'à ce que ces prix augmentent, ou allons-nous simplement disparaître? Ce n'est qu'en étant les producteurs les plus efficaces et en comptant sur un réseau de distribution fiable et peu coûteux que nous réussirons à rester en affaires et à faire concurrence sur le marché mondial et que nous serons toujours là lorsque la situation sera rétablie.

La déréglementation des chemins de fer américains a non seulement permis aux compagnies américaines de négocier librement leurs tarifs, elle leur a aussi donné le contrôle sur presque toutes les décisions liées à la commercialisation et aux affaires. À cause de cela, les tarifs en dollars constants sont plus bas qu'ils ne l'étaient avant la déréglementation, mais le secteur est en meilleure position financière, puisque les coûts ont chuté encore plus rapidement.

Depuis l'adoption de la «Staggers Act» en 1980, les économies réalisées par les expéditeurs ferroviaires aux États-Unis s'élèvent à environ 20 milliards de dollars par année. Les compagnies ferroviaires canadiennes doivent pouvoir réduire leurs coûts afin d'offrir aux expéditeurs un service efficace et à bon prix, ce qui permettrait à ces derniers de maintenir leur compétitivité sur le marché.

Le système actuel de réglementation des tarifs ferroviaires nécessite l'adoption d'un mécanisme de calcul des tarifs fondé sur un coût de base plus profits, ce qui diminue la nécessité d'accroître la productivité étant donné non seulement que l'augmentation des coûts sera transmise aux utilisateurs mais qu'elle pourra aussi servir à justifier les augmentations de tarif.

C'est pourquoi je suis tout à fait d'accord avec les propositions de *Aller sans entraves* voulant une diminution des restrictions réglementaires imposées aux compagnies de chemin de fer. À mon avis, l'adoption de ces recommandations sera un grand pas en avant pour l'établissement d'un système de transport plus efficace, ce qui entraînera des améliorations et accroîtra la capacité des compagnies ferroviaires d'expédier des produits à faible prix, avantageant ainsi à long terme tous les Canadiens.

Si j'ai quelques réserves au sujet des changements proposés, c'est plus au niveau des détails qu'à celui du principe même. Je ne vois aucune raison de maintenir en vigueur l'ancien article 276, qui est maintenant l'article 112, je crois, pour encore cinq ans. Je recommande que cet article soit immédiatement abrogé. En le conservant, vous encouragerez la perpétuation du système de tarification en régie intéressée, qui s'est avéré très coûteux par le passé.

Il faudrait aussi réduire au minimum le fardeau administratif des compagnies ferroviaires. Je ne vois pas du tout pourquoi un contrat confidentiel passé entre Canpotex et un transporteur ferroviaire devrait être enregistré auprès d'un organisme de réglementation, et je vois par contre d'excellentes raisons pourquoi un tel contrat devrait demeurer parfaitement confidentiel entre les deux parties.

Si l'on espère améliorer l'efficacité, il est indispensable que les compagnies de chemin de fer soient libres de réduire leurs coûts en fonction des forces du marché. Toute restriction limitant leur capacité d'exploiter efficacement le système

[Text]

system will be counterproductive to the worthwhile aims of the proposals.

• 1730

Many further questions no doubt arise as to the precise means by which the benefits of a market-regulated system will be obtained. The general answer is that such developments can never be forecast. If they could, we would be a much wealthier society. Trial and error is a way that evolution proceeds in both the biological and economic sense.

Results of moving to a market regulation system cannot be predicted. What can be said with complete confidence is that the Canadian railways are staffed by bright, hard working, dedicated people. Give them a chance to operate in a market-regulated system free from government restraints, and their innovative ability will surprise us all. The ideal bill would be a one-paragraph bill that would repeal the existing National Transportation Act.

I would be glad to answer any questions, gentlemen.

The Chairman: Mr. McMunn, I want to thank you for a very thoughtful brief. It is rather a complicated bill we are having to wrestle with, but the world is not always black and white.

I am going to throw it open for questions.

Mr. Robichaud: On page 6, you say:

The paperwork burden on the railways should be minimized ... confidential contracts should not have to be filed with the regulatory agency.

I asked to the Minister how we would know whether a confidential contract is predatory. He said that the protection would be that this contract would have to be filed with the agency, which would be a kind of control.

Mr. McMunn: I think the railways are two big boys out there. I do not think they need any protection. I see no need for filing any confidential contracts like that. If one starts to underprice the other, it is not going to last too long.

Mr. Angus: Of your 1986 output, what percentage of that went to the U.S., what percent was used domestically, and what percent went offshore, roughly?

Mr. McMunn: I can only speak for the offshore. It runs about 30% to 34% of total production.

Mr. Angus: And you do not know how much went to the States?

Mr. McMunn: I would say it would be the balance. 3% or 4% probably. I do not get involved in the domestic market.

[Translation]

empêchera la réalisation des objectifs pourtant valables des propositions.

Bien d'autres questions se posent sans doute quant à la façon de retirer des avantages d'un système réglementé en fonction du marché. La réponse générale à ces questions est qu'il est impossible de prévoir de telles éventualités. Si c'était possible, notre société serait aujourd'hui beaucoup plus riche. C'est par tâtonnements qu'on réussit à évoluer tant sur le plan biologique que sur le plan économique.

Personne ne peut prédire ce qui arrivera si l'on passe à un système de réglementation en fonction du marché. Ce que l'on peut dire en toute confiance, c'est que les chemins de fer canadiens ont à leur service des gens intelligents, consciencieux et dévoués. Il suffit de leur donner la chance de fonctionner dans un système réglementé en fonction du marché, sans ingérence gouvernementale, pour que leurs aptitudes d'innovation nous étonnent tous. Le projet de loi idéal ne consisterait qu'en un paragraphe abrogeant la Loi nationale sur les transports.

Messieurs, je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Monsieur McMunn, je tiens à vous remercier pour un mémoire très bien pensé. C'est un projet de loi très compliqué que nous devons étudier, mais la solution des problèmes en ce monde n'est pas toujours noir sur blanc.

Je vais maintenant céder la parole à ceux qui veulent poser des questions.

M. Robichaud: À la page 6, vous dites:

Il faudrait réduire au minimum le fardeau administratif des compagnies ferroviaires ... il ne faudrait pas que les contrats confidentiels soient obligatoirement enregistrés auprès de l'organisme de réglementation.

J'ai demandé au Ministre de nous expliquer comment il était possible de déterminer si un contrat confidentiel représentait des pratiques déloyales. Il m'a répondu que cette protection est assurée par le fait que le contrat devra être enregistré auprès de l'organisme de réglementation, qui exercerait ainsi une forme de contrôle.

M. McMunn: À mon avis, les compagnies ferroviaires sont parfaitement capables de se tirer d'affaires sans protection. Je ne vois pas l'utilité de faire enregistrer les contrats confidentiels. Si une compagnie commence à offrir des prix inférieurs à l'autre, cela ne durera pas longtemps.

M. Angus: En 1986, environ quel pourcentage de votre production a été envoyé aux États-Unis, quel pourcentage au Canada, et quel pourcentage à l'étranger?

M. McMunn: Je ne peux vous répondre que pour ce qui a été envoyé à l'étranger; c'était environ 30 à 34 p. 100 de la production totale.

M. Angus: Et vous ne savez pas quelle proportion a été envoyée aux États-Unis?

M. McMunn: Je dirais que c'était le reste, c'est-à-dire sans doute 3 ou 4 p. 100. Je ne m'occupe pas du marché national.

[*Texte*]

Mr. Angus: So we are talking about 60%.

Mr. McMunn: Yes.

Mr. Angus: I did not realize that you tended to be in terms of the offshore.

Currently any of the stuff that goes offshore would, I suspect, go through Vancouver or Rupert or Thunder Bay. Is that correct?

Mr. McMunn: Approximately 90% goes through Vancouver; a little less than 10% via Thunder Bay; and a small percentage overland across the U.S., and out of the U.S. gulf.

Mr. Angus: So there is some going via the U.S.?

Mr. McMunn: That is right.

Mr. Angus: Under this legislation, given the clauses that are in it now—and keep in mind there are various interpretations as to what in fact they will do—if it was cheaper for your company to move your commodity through the United States to an export position rather than through Canada, would you do it?

Mr. McMunn: I would assume you are referring to our move to Vancouver. Am I correct?

• 1735

Mr. Angus: Yes, but I am also a little nervous if it is moved through Thunder Bay. It does not matter; on either end, you know, it is . . .

Mr. McMunn: The answer to the question basically is no. I would see no advantage in moving our Vancouver traffic down south and then across and back into Canada. We are time sensitive as well. We also need very good service. If we look at 48-hour deliveries to the coast, I would not see that change happening.

The traffic going down through the U.S. gulf and exporting out there is into a particular market where the railways recognize that we cannot, based on the present costs of operation, move our traffic through Vancouver or Montreal, that we can put it onto water as fast as possible on the Mississippi and get it down. So they are going to allow the U.S. railways to assist us and get through that market, which is new markets that presently we do not serve.

Thunder Bay is the same situation, where we are going into Europe and the railways are working with us to provide a rate that moves this traffic through into Thunder Bay.

Mr. Angus: Not so much out of Canada through the States back into Canada, but . . . Let us use the Vancouver situation. We are already seeing some—no, I will not use that because it does not apply. If the price was right, would you ship it to Seattle—rail into the States and across?

[*Traduction*]

M. Angus: Donc, cela représente environ 60 p. 100.

M. McMunn: Oui.

M. Angus: Je ne savais pas que vous vous occupiez des contrats à l'étranger.

En ce moment, j'imagine que tout ce qui est envoyé à l'étranger doit passer par Vancouver, Rupert ou Thunder Bay, n'est-ce pas?

M. McMunn: Environ 90 p. 100 de notre produit passe par Vancouver, un peu moins de 10 p. 100 par Thunder Bay et un petit pourcentage passe par voie terrestre à travers les États-Unis et est expédié à partir du golfe américain.

M. Angus: Donc, une partie de votre production passe par les États-Unis?

M. McMunn: C'est juste.

M. Angus: En vertu de ce projet de loi et des articles qu'il contient—et rappelez-vous qu'on ne s'entend pas toujours sur les effets de ces articles—s'il était moins coûteux pour votre compagnie d'expédier son produit par les États-Unis pour l'exporter à l'étranger plutôt que de passer par le Canada, le feriez-vous?

M. McMunn: Je suppose que vous parlez de notre changement à Vancouver. N'est-ce pas?

M. Angus: Oui, mais je m'inquiète aussi un peu si la marchandise passe par Thunder Bay. Peut importe; vous savez, d'un endroit ou de l'autre c'est . . .

M. McMunn: La réponse à votre question est en fait non. Je ne vois aucun avantage à expédier notre marchandise de Vancouver vers le sud, puis à travers les États-Unis pour ensuite la ramener au Canada. Nous devons aussi tenir compte du temps et c'est pour cela que nous avons besoin d'un excellent service. Si nous étions assurés d'une livraison en 48 heures sur la côte, je ne crois pas que ce changement se produirait.

Les marchandises que nous expédions par le golfe américain aux fins d'exportation visent un marché particulier. Dans cette situation, les compagnies de chemins de fer comprennent qu'étant donné les coûts actuels d'exploitation, nous ne pouvons pas passer par Vancouver ou Montréal, car il est plus rapide d'expédier la marchandise par voie maritime en passant par le Mississippi. Elles vont donc permettre aux compagnies ferroviaires américaines de nous aider à atteindre ces nouveaux marchés qu'actuellement nous ne desservons pas encore.

La situation est la même à Thunder Bay, d'où nous expédions la marchandise vers l'Europe. Les compagnies ferroviaires nous aident en nous accordant un tarif qui nous permet de transporter la marchandise par voie de Thunder Bay.

M. Angus: Ce n'est pas tellement la question de transporter la marchandise du Canada, à travers les États-Unis et de nouveau au Canada, mais . . . Prenons la situation de Vancouver. Il y a déjà quelque . . . non, je ne prendrai pas cet exemple, car il ne s'applique pas. Si le prix était acceptable, expédieriez-

[Text]

Mr. McMunn: Not likely, because I do not think you can get the time factors in that we need. We are very time sensitive.

Mr. Angus: Okay. What component of your end cost at Vancouver is transportation?

Mr. McMunn: It runs close to 50% of our selling price.

Mr. Angus: I have one final question, Mr. Chairman. In your brief, Mr. McMunn, you indicate very clearly that you feel the railroads saw you were in difficult straits, that you were not able to sell your products, and voluntarily, I guess, lowered their expectations, shall we say, and did not increase their rates along with inflation. What makes you believe that this will change in any way once this bill comes into play? I mean, is there any indication that you would get even lower rates than you are today?

Mr. McMunn: I think if they can reduce their costs, being reasonable people we can work with them to get our rates possibly even lowered.

Mr. Angus: But this bill in effect does not deal with costs. One of the things they argue is that their costs should be deregulated as well. This only deals on the tariff side, in effect.

Mr. McMunn: Yes.

Mr. Angus: Obviously in co-operation with you and the other users in the potash industry, improvements have been made.

Mr. McMunn: That is right.

Mr. Angus: I guess what I am asking you is we do not need this act to allow that to continue, do we?

Mr. McMunn: I think we do. I think we have to be able to let the railways reduce the costs even further than they are now. They are limited now by a number of constraints that keep their costs higher.

Mr. Angus: Such as?

Mr. McMunn: For example, when you look at technological change, some of the changes I understand can take seven to ten years before they are approved. For example, you can get into brake-testing methods and so on, which I think took about seven years from what I understand. Other changes have taken as high as ten years. I see no reason why it takes a regulatory body to approve a railway bridge that railway engineers designed, and it could take months and months to get approval; that is a lot of nonsense.

[Translation]

vous la marchandise à Seattle . . . par train aux États-Unis et à travers le pays?

M. McMunn: Probablement pas, car je ne crois pas que le temps jouerait en notre faveur. Les délais de livraison sont très importants pour notre marchandise.

M. Angus: Très bien. Quelle partie de vos coûts à Vancouver est liée aux transports?

M. McMunn: Cela représente près de 50 p. 100 de notre prix de vente.

M. Angus: Une dernière question, monsieur le président. Dans votre mémoire, monsieur McMunn, vous dites très clairement que les compagnies de chemins de fer, voyant la situation difficile dans laquelle vous vous trouviez, n'étant pas capable de vendre votre produit, ont volontairement décidé de réduire leurs attentes, pour ainsi dire, et n'ont pas augmenté leurs tarifs pour suivre l'inflation. Qu'est-ce qui vous fait croire qu'une fois ce projet de loi sera adopté, la situation va changer? En d'autres termes, qu'est-ce qui vous porte à croire que les tarifs seront encore plus avantageux qu'ils ne le sont aujourd'hui?

M. McMunn: À mon avis, si les compagnies ferroviaires peuvent réduire leurs coûts, comme se sont des gens raisonnables, nous pourrions sans doute les convaincre de réduire nos tarifs.

M. Angus: Mais en fait, ce projet de loi ne touche pas les coûts. Une des choses que les compagnies ferroviaires a demandée était que leurs coûts soient aussi déréglementés. En fait, le projet de loi ne vise que les tarifs.

M. McMunn: Oui.

M. Angus: Il est évident que grâce à la coopération dont vous et d'autres utilisateurs du secteur de la potasse avez fait preuve, des améliorations ont été possibles.

M. McMunn: En effet.

M. Angus: En fait, ce à quoi je voulais en venir, c'est que ce projet de loi n'est pas nécessaire pour maintenir cette situation, n'est-ce pas?

M. McMunn: À mon avis, il est nécessaire. Selon moi, nous devons pouvoir permettre aux compagnies ferroviaires de réduire d'avantage leurs coûts. En ce moment, elles sont au prise avec des restrictions qui maintiennent leurs coûts à un niveau plus élevé.

M. Angus: Par exemple?

M. McMunn: Prenez par exemple les changements technologiques. Je crois savoir qu'il en faut sept à dix ans avant que certains de ces changements ne soient approuvés. Par exemple, les méthodes de mise à l'essai des systèmes de freinage, etc, ont mis je crois sept ans avant d'être approuvés. D'autres changements ont mis jusqu'à dix ans. Je ne vois pas pourquoi un organisme de réglementation devrait mettre des mois et des mois à approuver un pont ferroviaire que des ingénieurs ferroviaires ont conçu; c'est une perte de temps inadmissible.

[Texte]

Mr. Angus: Let me remind you that engineers wear a ring with a piece of a bridge in it; perhaps that is why we need an overseer.

The Chairman: That was the iron that came from the bridge that fell down, was it not?

Mr. Angus: That is right.

The Chairman: Yes. I am interested, Mr. McMunn. I know we have just about exhausted the questions. Your brief, as I said earlier, I think is very clear and very cogent and very practical from your own personal experience and the company's experience. But I am intrigued that if you had your druthers, that second last paragraph, that the deregulation bill should be a one-paragraph thing saying that we rescind and repeal the existing National Transportation Act.

In a serious way, do I gather from where you are situated that you are not a captive shipper?

Mr. McMunn: We are in some cases.

The Chairman: You did not even comment on that, really, in your brief. You want to do it on your own, let the marketplace and the competition—do not be hamstrung by regulation, and you will fend for yourself.

Mr. McMunn: That is right, we will fend for ourselves. With two of our shareholders we are a captive shipper. On the other eight locations, we have joint trackage in now.

The Chairman: Yes, I see. If you went through with your wish, I do not see really how that would help you.

Mr. McMunn: I do not think this bill as such right now is going to make that much difference to us in our area. I think it is a good step towards total deregulation. It is the first step which has to be taken.

• 1740

The Chairman: I want to thank you for taking the time and trouble to prepare the brief and for coming here and sitting patiently. The brief is so clear and members know what your message is. That is why we have not overtaxed you with an abundance of questions. As we head down the home stretch, it is a delightful challenge. Thank you very much, Mr. McMunn.

We call the last witness, from the ATAC. This gentleman has been here before in many different guises. Mr. Gordon Sinclair is the former Marine Administrator, Air Administrator, and now ATAC Co-ordinator. We welcome you, Mr. Sinclair. You have been sitting here patiently. You are the last witness. Obviously we will be digesting a lot of the meat of the brief. I do not think you intend to read it. If you could give us an overview, we will get into the questions.

[Traduction]

M. Angus: Je vous rappelle que les ingénieurs portent un anneau façonné à partir des restes d'un pont; c'est peut-être pour cela qu'ils ont besoin d'un organisme de contrôle.

Le président: C'est du fer pris d'un pont qui s'est écroulé, n'est-ce pas?

M. Angus: C'est juste.

Le président: Oui. Cela m'intéresse, monsieur McMunn. Je vois qu'il n'y a presque plus de questions. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je trouve que votre mémoire était très clair, très pertinent et très pratique car il nous présentait votre expérience personnelle et celle de votre compagnie. Mais je suis intrigué par quelque chose. S'il n'en tenait qu'à vous, d'après l'avant dernier paragraphe, le projet de la sur la déréglementation ne consisterait qu'en un seul paragraphe abrogeant l'actuelle Loi nationale sur les transports.

Je vous pose cette question sérieusement. Dois-je en déduire d'après votre situation que vous n'êtes pas un expéditeur captif?

M. McMunn: Dans certains cas, nous le sommes.

Le président: Vous n'en n'avez même pas parlé dans votre mémoire. Vous voulez vous débrouiller tout seul, devant le marché et la concurrence—sans avoir les mains liées par une réglementation—vous voulez vous tirer tout seul d'affaire.

M. McMunn: Exactement, nous nous débrouillerons tout seul. Nous avons le statut d'expéditeur captif au même titre que deux de nos actionnaires. Par contre, nous avons l'usage commun des voies dans huit autres endroits.

Le président: Je vois. Mais si votre souhait était réalisé, je ne vois pas comment cela vous avantagerait.

M. McMunn: Je doute que le projet de loi, sous sa forme actuelle fasse une grande différence pour notre région. Je pense que c'est un bon pas sur la voie de la déréglementation totale. C'est le premier pas qu'il faut franchir.

Le président: Je tiens à vous remercier d'avoir pris le temps et la peine de préparer ce mémoire, d'être venu et d'avoir attendu patiemment. Votre mémoire est très clair et les membres du Comité ont compris votre message. Cela explique pourquoi nous ne vous avons pas inondé de questions. Dans notre cheminement, c'est un défi emballant. Merci beaucoup, monsieur McMunn.

Notre dernier témoin est de l'Association canadienne du transport aérien. Son représentant a déjà comparu à divers titres. M. Gordon Sinclair est un ancien directeur de la Marine et de l'Air, et maintenant, il est coordinateur de l'ACTA. Nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur Sinclair. Vous avez attendu patiemment, vous êtes notre dernier témoin. Manifestement, nous avons du pain sur la planche avec votre mémoire. Je ne pense pas que vous ayez l'intention de le lire. Pourriez-vous nous en donner un aperçu, après quoi nous passerons aux questions.

[Text]

Mr. Gordon Sinclair (President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada): Mr. Chairman, I will not take the time of the committee reading the brief. I would be very happy to give you a private briefing at a convenient time.

The Chairman: I do not know if you should do that, Mr. Sinclair. Mr. Angus may raise this as a nefarious plot. If you come to see me some time under the cover of darkness... Especially if I sent a memo to the members of all of the committee suggesting—

Mr. Taylor: Do not put it in writing.

The Chairman: I will not put it in writing. That is a mistake. Take it away, Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I will be very brief because we are strongly in favour of the passage of the bill for one major reason. We have been living in a deregulated environment since about May 1984. As Members of Parliament this is probably one of the few opportunities you will have in considering a bill... In at least one mode of transportation, you will have an opportunity of knowing what will happen in the marketplace when the bill is passed.

We are interested in seeing the bill passed so the rules can be finally set down in stone and we can get on with our business. Up to this point we have been forced to make significant changes and commitments based on policy statements. They have not yet been backed up with a legislative framework. We hope to see the legislative framework addressed in this bill at an early date.

In one major area of the bill, we would suggest the committee might want to consider some amendments. It concerns the area of foreign ownership. We feel the provisions of the bill are not precise enough about foreign ownership and depend on regulations or policies of Investment Canada which may change from time to time.

Our competition in the United States has a certain protection. No foreign owner can be present in a United States transportation company to an extent greater than 25%. We think at least a reciprocity in that area is appropriate in Canada. In the bill, I would commend the kinds of provisions that govern the privatization of Pacific Western Airlines, the provincial legislation in Alberta which restricts ownership by any one person to not more than 4%. We think some application of that kind of provision would be appropriate to prevent the Canadian airlines system from becoming a spoke on a U.S. hub. In in our opinion, that is a potential disaster for Canada.

Mr. Chairman, that concludes my opening statement. The other arguments we have put forward are in the brief. I am prepared to receive questions from committee members.

The Chairman: Thank you for that very succinct overview, Mr. Sinclair. I will throw the questions to Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you very much, Mr. Chairman. I am glad to see Mr. Sinclair again. I have known him for many years. I know how dedicated he has been in the public sector. I hope he is enjoying the private sector now. He indicated his

[Translation]

M. Gordon Sinclair (président et président-directeur général, Association canadienne du transport aérien): Monsieur le président, je m'en voudrais de prendre le temps du Comité pour lire le mémoire. Je me ferai un plaisir de vous en parler en privé en temps utile.

Le président: Monsieur Sinclair, vous devriez peut-être vous garder de le faire. M. Angus pourrait y voir un infâme complot. Si vous venez me voir en sous-main... Surtout s'il me prend l'idée d'envoyer à tous les membres du Comité une note disant...

M. Taylor: Ne le mettez pas par écrit.

Le président: Je m'en garderai. C'est une erreur. Retirez-là, monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je serai bref, parce que nous appuyons solidement l'adoption de ce projet de loi pour une raison importante. Nous connaissons la déréglementation depuis le mois de mai 1984. En tant que députés, c'est sans doute une des rares occasions que vous aurez en examinant le projet de loi... Il y a au moins un mode de transport où vous pouvez savoir d'avance quelle sera la réaction du marché quand le projet de loi sera adopté.

Nous voulons que le projet de loi soit adopté pour qu'enfin on ait par écrit la règle du jeu nous permettant de poursuivre nos affaires. Jusqu'à présent, nous avons été forcés d'apporter des modifications importantes et de prendre des engagements sur la foi de déclarations de politique. Le cadre législatif pour les sous-tendre n'existait pas et nous espérons que ce projet de loi sera adopté dans les plus brefs délais.

Il y a des éléments du projet de loi où le Comité voudra peut-être envisager d'apporter des amendements. Il s'agit notamment de la propriété étrangère. Nous pensons que les dispositions du projet de loi ne sont pas assez précises à cet égard et qu'il faudra trop compter sur la réglementation ou les politiques d'investissement au Canada qui pourraient varier avec le temps.

Notre concurrence par rapport aux États-Unis jouit d'une certaine protection. Aucun propriétaire étranger ne peut posséder plus de 25 p. 100 d'une compagnie de transport américaine. Nous pensons qu'il serait souhaitable que le Canada se donne une politique réciproque. Je verrais d'un bon oeil que le projet de loi contienne des dispositions identiques à celles qui régissent la privatisation de la société *Pacific Western*, la loi provinciale albertaine restreignant la propriété à moins de 4 p. 100 pour chaque actionnaire. Nous pensons que ce genre de disposition serait souhaitable pour empêcher que le réseau de transport aérien canadien devienne tout simplement un satellite de l'américain. À notre avis, il y aurait autrement danger pour le Canada.

Monsieur le président, cela termine mon exposé. Vous trouverez dans notre mémoire les autres arguments que nous faisons valoir. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci de nous avoir donné les grandes lignes de votre mémoire. M. Ouellet a la parole.

M. Ouellet: Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis ravi de revoir M. Sinclair. Je le connais depuis des années et je sais qu'il s'est dévoué à la cause du secteur public. J'espère que désormais, il se trouve bien dans le secteur privé. M. Sinclair

[Texte]

intention of pointing out to us one deficiency with foreign ownership. We are glad it was brought to our attention, and in fact it was not the first time a witness brought it to our attention. Do you have a wording to tighten up this clause? How could it be tightened up?

[Traduction]

nous a dit qu'il avait l'intention de nous signaler une lacune concernant la propriété étrangère. J'en suis content, mais en fait il n'est pas le premier témoin à le faire. Avez-vous songé à un libellé pour mieux préciser cet article? Comment pourrait-on s'y prendre?

• 1745

Mr. Sinclair: No, Mr. Chairman, we have not proposed a wording of the clause, but we would suggest that the example of the Pacific Western Airlines Corporation bill, passed in the province of Alberta, which limits ownership by any one person to a total of 4%, should be studied with respect to possible application in the federal scene to control foreign ownership to a reasonable degree.

It is a provision that has been in place for some time, and it appears to be acceptable. It certainly has not provided any obstacle to Pacific Western marketing either its debt or equity securities, and may very well provide a useful guideline to this committee and this Parliament in considering the question of a more precise prohibition or restriction on foreign ownership of Canadian air transportation companies.

Mr. Ouellet: Okay. That is an interesting proposal. Is there a possibility of having the agency retain some authority or some responsibility in looking at take-overs? We are now witnessing, even pre-Bill C-18, a very large degree of deregulation in the airline industry, the consequence of which is not necessarily what was expected.

I remember speeches made by Minister Mazankowski to the effect that deregulation in such a bill would bring more competition. We are now witnessing a degree of concentration in the hands of a few. We will basically have two major airlines dominating the industry. This does not mean there will be less competition. There might be as much competition, and as much vigorous competition, but certainly the element of concentration in itself is a risk of lessening competition. I am not saying that it automatically lessens competition, but it is a risk of lessening competition, and at one point a take-over could just bring about that type of situation where there will be almost no more competition.

We have looked at the Combines Act; amendments have been brought in to the Combines Act. It is not clear that the Combines Act is strong enough, has enough teeth to prevent lessening of competition on the very surface of a take-over. A take-over does not necessarily mean that it will lessen competition. It is only at a later stage that the new concentration could bring about lessening of competition, at which time it will be too late because the take-over would have already been accepted and consummated.

So do you believe the agency should retain some authority to look at, strictly from a transportation perspective and not necessarily from a competition perspective, the various take-overs that could be seen in the future in the air industry?

M. Sinclair: Nous n'avons pas proposé de libellé, mais il faudrait s'inspirer de la Loi sur la société *Pacific Western* adoptée en Alberta et qui limite la propriété à 4 % pour chaque actionnaire. On pourrait voir comment cette loi pourrait être adaptée à l'échelon fédéral en vue de limiter la propriété étrangère.

C'est une disposition qui est en vigueur depuis un certain temps et qui semble être acceptable. Elle ne semble certainement pas freiner la commercialisation des actions ou des valeurs de la *Pacific Western* et elle pourrait sans doute être un guide utile puisque le Parlement envisage de préciser davantage les restrictions concernant les actions détenues par des étrangers dans des compagnies de transport aérien au Canada.

M. Ouellet: Je vois. C'est une proposition intéressante. Serait-il possible qu'un organisme ait le pouvoir ou la responsabilité de surveiller les acquisitions? Même avant que le projet de loi C-18 soit adopté, on constate une large mesure de déréglementation dans le secteur du transport aérien, et dont on ne pouvait prévoir nécessairement les conséquences.

Je me rappelle des discours prononcés par M. Mazankowski, le ministre, qui affirmait que la déréglementation qui aurait lieu grâce à ce projet de loi intensifierait la concurrence. On constate désormais qu'il y a concentration entre les mains de quelques compagnies. Il y aura essentiellement deux grandes sociétés aériennes dans le secteur. Cela ne signifie pas que la concurrence sera diminuée.. Il se peut qu'elle se maintienne au niveau actuel, tout aussi serrée, mais le risque même de concentration pourrait diminuer la concurrence. Non pas que je dise qu'elle est diminuée automatiquement à cause de la situation, mais le risque existe et des acquisitions pourraient très bien aboutir à la disparition totale de la concurrence.

Nous avons regardé la Loi sur les coalitions qui a été modifiée. Il n'est pas évident que cette loi soit assez ferme, assez rigoureuse pour empêcher la diminution de la concurrence en cas de simple acquisition. Une acquisition ne signifie pas nécessairement une diminution de la concurrence. C'est seulement plus tard qu'une nouvelle concentration pourrait réduire la concurrence, mais il serait trop tard étant donné que la transaction aurait déjà été conclue.

Voilà pourquoi je vous demande si l'office, s'intéressant au secteur du transport et pas nécessairement à la concurrence, devrait avoir droit de regard sur les acquisitions potentielles dans le secteur du transport aérien?

[Text]

• 1750

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think the bill does provide in some measure for a review of a proposed acquisition, admittedly upon the complaint or intervention by somebody from the outside, but I think this is appropriate too. The Minister also would have the power to direct a hearing on any acquisition taking place.

If the acquisition is by a foreign airline and more particularly by a U.S. airline, what I would be concerned about is that the Canadian airline being taken over would be absorbed into the U.S. airline and the Canadian service would be run as a spoke on a U.S. hub.

I think this is the inherent risk, which is why I think we should have in this bill more specific requirements with respect to foreign ownership than appear at the moment. At the moment, it is subject to regulations of the time or a very imprecise set of guidelines which are not set down in legislation. I think this kind of thing is a little bit too serious a matter not to be specifically addressed in a National Transportation Act.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Sinclair, welcome back. It is always a pleasure to have you before us. I want to deal with three areas starting with safety. You make some very pertinent comments in your brief. I pulled them out, Mr. Chairman, and I think it is worth members hearing them.

Starting on page 17, talking about the small operator, the brief says:

The market that he built up over years of struggle can be destroyed in days by a 'quick buck' artist who starts a service and cream-skims the market. Usually a skimmer either goes broke, has an accident, or gets into some other kind of trouble but, in the meantime, he has totally disrupted the market and may very well bring the reputable operator down with him.

Then on page 19 he goes on to say, "Safety is expensive; it costs a lot in people, equipment and systems". Then on page 20:

The safety that you are entitled to has to be purchased every single day. We have to produce a premier quality product every single day. It is in the interest of all concerned (the travelling public, our employees, our companies and the government) that this industry produce a reasonable return on its activities so there are not unreasonable pressures on the costs of safety and there is enough cashflow to replace airlines as required. If the industry cannot replace and upgrade its fleet then the quality of the service being offered to Canadians will suffer.

Is the kind of pressure you are talking about the kind of pressure which can come from an environment where the economics are not regulated? We all know you cannot have an inspector on every flight and standing behind every mechanic.

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que le projet de loi prévoit en quelque sorte un examen des acquisitions envisagées, seulement si quelqu'un porte plainte ou le demande, il est vrai, mais cela me paraît approprié. Le ministre est également habilité à ordonner ce genre d'examen.

Si l'acquéreur est une société de lignes aériennes étrangère, et notamment une société américaine, il y aurait à craindre, selon moi, que la ligne aérienne canadienne ne soit absorbée par la compagnie américaine et que le service au Canada ne soit plus qu'un prolongement du service américain.

Le risque est inhérent, je pense, et c'est pourquoi il faudrait prendre des dispositions plus précises concernant les propriétaires étrangers. Actuellement, on s'en remet aux règlements en vigueur le moment venu, ou à des lignes directrices très vagues qui n'ont pas force de loi. La question me paraît trop sérieuse pour n'être pas traitée directement dans la Loi nationale concernant les transports.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Sinclair, encore une fois, soyez le bienvenu. C'est toujours un plaisir pour nous que de vous recevoir. Je voudrais aborder trois questions, en commençant par celle de la sécurité. Vous avez fait dans votre mémoire quelques remarques tout à fait pertinentes. Je les ai extraites, monsieur le président, car il me paraît bon que les députés les entendent.

A la page 17 tout d'abord, à propos des petits exploitants, il est dit dans le mémoire:

Le marché qu'il est parvenu à créer en luttant pendant des années pourrait être détruit en quelques jours par un investisseur avide qui lance un service et «écrème» le marché. Ce genre d'exploitant généralement fait faillite, a un accident, ou des ennuis d'un autre ordre, mais entre-temps, il a totalement perturbé le marché et peut bien entraîner dans sa chute un exploitant tout à fait honnête.

Ensuite, à la page 19, vous dites «la sécurité coûte cher; elle coûte cher en ressources humaines, en matériel et en systèmes». A la page 20:

La sécurité à laquelle vous avez droit doit s'acheter chaque jour. Chaque jour, nous devons servir un produit de toute première qualité. C'est dans l'intérêt de tous «les voyageurs, nos employés, nos sociétés et le gouvernement» de permettre à l'exploitant d'obtenir un rendement raisonnable pour qu'il ne soit pas pressé de réduire à l'extrême les coûts de sécurité, et pour qu'il ait suffisamment d'argent pour remplacer son matériel le moment venu. Si les compagnies aériennes ne peuvent pas se permettre de remplacer et d'entretenir ces avions, la qualité du service s'en ressentira.

Ces pressions dont vous parlez, pourraient-elles provenir d'un environnement où l'aspect économique n'est pas réglementé? Nous savons tous qu'il y a un inspecteur sur chaque vol et derrière chaque mécanicien.

[Texte]

Mr. Sinclair: I think the best guarantee of effective competition in this kind of a marketplace has to be through effective regulation. I make the statement in there that I do not believe Transport Canada has in place a sufficient inspector work force to complete all the inspections required, particularly at the smaller end of the business. I know it to be the case.

When those inspections are not done, you lay the seeds for destructive competition in that some fly-by-night operator will come in and not abide by the rules. You place an unholy pressure upon the legitimate operator who has abided by the rules, seeing his business being eroded and being faced with the terrible choice of either competing with his new competitor on the competitor's grounds of not meeting the regulations or of continuing to abide by the regulations as he has always done but seeing his business eroded.

• 1755

I think this kind of situation can pertain in both a regulated or a deregulated market. The issue is whether or not all the inspections required to be done are in fact being done. I believe at the moment they are not.

What I am urging and what I have urged for some time and will continue to urge is that an effective, professional, competent inspector work force is out there so that everybody competes on the same basis; that is, adhering to all of the safety regulations. This is imperative and paramount. I do not think it matters whether it is a regulated or deregulated market you are dealing with. There must be this kind of inspection to ensure that everyone is playing by the same rules.

Mr. Angus: But you would agree with me, I think, Mr. Sinclair—and I have used this example before—that in an environment where the economics are unregulated and where a company is close to bankruptcy, whether it is one of those fly-by-nighters you mentioned or whether it is an established carrier who has just been forced to the wall in terms of competition, for the passenger on the last flight before the company goes bankrupt, all of the inspectors in the world would not prevent a dangerous situation from occurring because of the fact that parts have been stretched to the limit or perhaps that the pilot has been—as the Canadian Aviation Safety Board referred to it—under a tense working environment with perceived pressure for pilots to break weather limits and things like this.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, certainly when there is a question of economic hardship, then there is always the potential for a diminution in safety. This is why we must have an adequate and competent regulatory work force out there. When such a situation prevails, the level of inspections, if necessary, is stepped up to prevent such a thing.

I do not think you can abandon it. Transport Canada is trying to put in a program of smarter regulation, which I support totally. This really means that those who need more inspections should have more inspections and that those who have proven by their record they could get away with less inspections should have less inspections. In order to do so,

[Traduction]

M. Sinclair: Dans ce genre de marché, je pense que le meilleur moyen de garantir la concurrence, c'est d'avoir une réglementation efficace. J'ai dit dans mon mémoire que Transports Canada n'a pas suffisamment d'inspecteurs pour effectuer toutes les inspections nécessaires, principalement chez les plus petits exploitants. Je sais que c'est le cas.

Si les inspections n'ont pas lieu, on encourage une concurrence destructrice en permettant à des exploitants véreux de se lancer en affaire sans respecter les règles. On soumet ainsi l'exploitant honnête qui a respecté les règles à des pressions inacceptables; voyant son entreprise périlcliter, il est placé devant ce choix terrible d'adopter les méthodes de son concurrent, ou de continuer à obéir aux règlements, comme il l'a toujours fait, mais en continuant de voir aussi son entreprise périlcliter.

Cela peut arriver avec ou sans réglementation. La question est de savoir si toutes les inspections nécessaires sont faites. Je ne crois pas que ce soit le cas actuellement.

Ce que je recommande depuis un certain temps et que je continuerai de recommander avec insistance, c'est une équipe d'inspecteurs efficaces, bien formés et compétents pour que tout le monde soit sur un pied d'égalité; c'est-à-dire que chacun soit tenu de respecter les règlements en matière de sécurité. C'est absolument essentiel. Peu importe que le marché soit réglementé ou non. Il faut qu'il y ait des inspections, pour s'assurer que tout le monde respecte bien les règles du jeu.

M. Angus: Mais vous conviendrez avec moi, je pense, monsieur Sinclair—et je me suis déjà servi de cet exemple par le passé—que lorsque les aspects économiques ne sont pas réglementés, et qu'une société est près de la faillite, qu'il s'agisse d'un exploitant véreux, comme vous dites, ou d'un transporteur établi que la concurrence a poussé au pied du mur, tous les inspecteurs du monde n'empêcheront pas que le passager qui monte sur le dernier vol est en danger parce que les pièces ont été poussées à la limite, ou peut-être parce que le pilote—comme l'a dit le Bureau canadien de la sécurité aérienne—travaille sous tension, et avec l'impression qu'il est tenu de voler, quelles que soient les conditions climatiques, et autres difficultés.

M. Sinclair: Monsieur le président, il est certain que lorsque les temps sont durs, il y a toujours le risque de voir diminuer la sécurité. C'est la raison pour laquelle nous devons avoir des inspecteurs compétents et en nombre suffisant. Dans ces situations, on peut si nécessaire accroître les inspections, pour empêcher ce genre de chose.

Je ne pense pas qu'on puisse abandonner le système. Transports Canada cherche à mettre au point un meilleur programme de réglementation, que j'approuve sans réserve. Cela veut dire essentiellement que ceux qui ont besoin d'être inspectés plus souvent le seront, et ceux qui ont démontré qu'ils n'en avaient pas tant besoin, le seraient moins souvent. Pour

[Text]

there has to be an adequate work force there and I do not believe it is there at the moment. It should be.

Mr. Angus: Do you believe there is a need, as in some of the health and safety laws in this province and in this country, that workers have a right to refuse to work in an environment that is unsafe for them. Should holders of an aviation certificate have the right to refuse to certify a plane or the right to refuse to fly, with some kind of legislative protection, in order to prevent some such last-minute problem from being created?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, this is already in existence. Any AME is bound by the terms of his own licence not to certify anything that is not airworthy. The pilot is bound by regulations at present that require him to cease and desist when there is a situation that he believes is not safe or risks safety. So it already exists.

Mr. Benjamin: But the pressure is on him.

Mr. Sinclair: Sure, there are pressures of all kinds on him. You have to make sure there is not undue pressure on individuals to make bad decisions in the safety area.

Mr. Angus: There is no protection for an employee who does obey the law, who refuses to certify a particular craft and who is then fired. There is no recourse for such an employee.

Mr. Benjamin: And he is accused of insubordination.

Mr. Sinclair: There is recourse under the laws of the land, if he has been improperly discharged. Beginning later on this spring, transportation companies in the air field will come under Part IV of the Canada Labour Code, which contains the kinds of provisions you have been talking about earlier, which will further strengthen this aspect of safety.

• 1800

Mr. Angus: Thank you, Mr. Sinclair. Let me move on. This has been partially dealt with—and in fact it has been appealed to the Minister. You also make reference in your brief, on page 18, to say that he should seriously consider applying the special rules for the north to those centres in southern Canada with small populations.

In the bill we have a line; it is a north-south line. I jokingly referred to my colleagues that perhaps we should make it a Spadina line and have it one foot from the Canada-U.S. border, so that everything above it is in the regulated environment. For those of you who do not know Spadina, I will explain it to you later. However, there has been a suggestion that it should not be a line at all but a set of criteria, which would indicate those communities, and perhaps regions, that are fragile in a transportation sense and need some form of regulation to protect their interests.

Would you prefer to see this bill talk in terms of criteria, as opposed to an arbitrary line, which has its roots in the history of the previous administration? Would you prefer to have

[Translation]

cela, il faut avoir suffisamment d'inspecteurs, et je ne pense pas que ce soit le cas actuellement.

M. Angus: Pensez-vous que nous devrions avoir, dans les lois provinciales et fédérales sur la santé et la sécurité, des dispositions permettant aux employés de refuser de travailler dans des conditions dangereuses. Les détenteurs de certificats devraient-ils pouvoir refuser de certifier un avion, ou refuser de voler, tout en jouissant d'une protection législative, pour éviter ce genre de problèmes qui surgissent à la dernière minute?

M. Sinclair: Monsieur le président, cela existe déjà. Les ingénieurs mécaniciens aéronautiques sont tenus par leur licence même de ne pas certifier un avion qui n'est pas en état de voler. Les pilotes sont tenus, d'après les règlements actuels, de ne pas prendre l'envol, s'ils estiment que la sécurité n'est pas garantie. Ces règlements existent donc déjà.

M. Benjamin: Mais ils sont soumis à des pressions.

M. Sinclair: Bien sûr, ils sont soumis à toutes sortes de pressions. Il faut veiller à ce qu'ils ne se sentent pas obligés de prendre des décisions contraires à la sécurité.

M. Angus: Un employé qui obéit à la loi, qui refuse de certifier un avion et qui est ensuite congédié, ne jouit d'aucune protection. Il n'a aucun recours.

M. Benjamin: Et on l'accuse d'insubordination.

M. Sinclair: S'il a été congédié injustement, la loi lui donne un recours. Au printemps, les sociétés de transport aérien seront soumises au règlement de la partie IV du Code du travail du Canada, lequel contient le genre de disposition dont vous avez parlé, ce qui permettra d'augmenter encore l'élément de sécurité.

M. Angus: Merci, monsieur Sinclair. Permettez-moi, donc, de continuer. La question a d'ailleurs déjà été en partie posée... et des démarches ont déjà été entreprises auprès du ministre. Vous demandez en effet dans votre mémoire, page 18, que l'on envisage très sérieusement de faire bénéficier les petites agglomérations du sud du Canada des règles spéciales qui s'appliquent au Nord.

Le projet de loi trace une ligne de démarcation, qui divise le Canada en zone nord et zone sud. En plaisantant j'ai dit à mes collègues que nous devrions peut-être faire comme pour la ligne Spadina, c'est-à-dire tracer cette ligne de démarcation à un pied de la frontière canado-américaine, étant entendu que la réglementation s'applique à tout ce qui se trouve au nord de la ligne. Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas Spadina, j'expliquerai tout à l'heure ce dont je veux parler. Quoi qu'il en soit, et d'après certains, il conviendrait peut-être de remplacer cette ligne de démarcation par une liste de critères, à partir desquels on pourrait isoler les communautés, ou même les régions, qui présentent du point de vue des transports quelques faiblesses et qui ont besoin de la protection de la réglementation.

Préféreriez-vous, quant à vous, que le projet de loi parle de critères de sélection, au lieu de tracer cette ligne de démarcation arbitraire, qui trouve d'ailleurs son origine dans les

[Texte]

perhaps a map of Canada with holes cut out of it, saying that these are the protected areas?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, having lived through the era of the creation of the line—

The Chairman: I had a feeling you were going to mention that, since you were the air administrator at the time.

Mr. Sinclair: —having participated in all the debates at that time, and having gone through the criteria question, I believe the line is a useful first starting point. I would suggest for the committee's consideration that the new transportation agency should be charged with looking at that particular question, where some of these provisions should be applied and under what conditions, as part of their mandate certainly in the first four years. It is very difficult to come up with a set of criteria that you can apply across the country. I am not sure criteria are the answer. To be quite frank, I am not sure what is the answer. It may be a case of individual circumstances, one by one, that such an agency could consider before coming up with a reasonable justification of a particular course of action in that segment of the country or on that network of routes, wherever it may be.

My own experience says that I do not think you can come up with a national criteria to fit all the little parts of the country; I think you have to deal with them on a more individual basis and perhaps looking at this would be a good task for the new transportation agency.

Mr. Angus: With the line as proposed in the legislation remaining and with the provision that I gather now rests in the hands of the Minister, Governor General, counsel, or whoever, for their manipulation... are you saying to leave it like that but refer it to the NTA?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Angus: Okay. I have one final question, Mr. Chairman.

The Chairman: You have been asking good questions; they are good questions and you got good answers. You got one answer that I am amazed at and I do not dare—and you did not put the final question to him. I am amazed at one of the answers and I do not know if I dare to put it—

Mr. Angus: Go ahead.

The Chairman: —because it would be in the headlines. However, just keep going. This may be one time when the chairman should shut up, and then talk to Mr. Sinclair afterwards.

Mr. Angus: On page 5 in your brief, Mr. Sinclair, you make the statement:

As over-capacity in the market place is absorbed, we shall see a recovery in yields.

[Traduction]

décisions et mesures de l'ancienne administration? Préférez-vous que l'on dessine sur la carte du Canada certaines poches qui seraient en fait des zones protégées?

M. Sinclair: Monsieur le président, ayant moi-même assisté à la façon dont cette ligne petit à petit a vu le jour...

Le président: Je m'attendais à ce que vous en parliez, puisque vous étiez à l'époque administrateur des transports aériens.

M. Sinclair: ... et ayant participé à toutes les discussions, à l'époque, portant notamment sur la possibilité d'instituer une liste de critères, je crois que cette ligne de démarcation peut tout d'abord rendre d'utiles services. Je dirais, pour la gouverne du Comité, qu'à mon avis le nouvel office des transports devrait être chargé de régler cette question, et de décider dans quelles conditions ces dispositions devraient être appliquées, cela au moins pendant les quatre premières années de son existence. Il est très difficile, évidemment, de fixer une liste de critères qui s'adaptent à toutes les situations, d'est en ouest. Je ne suis donc pas certain que ce soit la bonne solution. Très franchement je ne connais d'ailleurs pas de solution idéale. L'office aura peut-être à étudier chaque cas individuellement pour pouvoir à chaque fois justifier sa décision, cela en fonction de la situation de telle région ou de telle ligne considérée.

Je ne pense pas que l'on puisse fixer globalement des critères qui s'appliquent d'un bout à l'autre du pays, et qui tiennent compte des particularités de chaque région; je crois qu'il faudra juger en l'espèce, et cela ferait peut-être partie des responsabilités du nouvel office.

M. Angus: Et si l'on conserve telle quelle cette ligne de démarcation dans le projet de loi, les pouvoirs du ministre, du gouverneur général, ou en conseil, etc., étant ce qu'ils sont... préférez-vous que l'on en reste là et que l'on se réfère à chaque fois à la LNT?

M. Sinclair: Oui.

M. Angus: Parfait. J'ai encore une dernière question à poser, monsieur le président.

Le président: Vous avez posé d'excellentes questions, et avez d'ailleurs obtenu des réponses non moins intéressantes. L'une de ces réponses m'a d'ailleurs stupéfait, au point que je me demande si... mais vous n'avez toujours pas posé votre dernière question. Une des réponses m'a particulièrement surpris, et je ne sais pas si je puis...

M. Angus: Allez-y.

Le président: ... car cela risquerait de faire la une des journaux. Continuez, donc. C'est peut-être une de ces fois où le président a tout intérêt à s'abstenir, je pourrais peut-être en parler tout à l'heure à M. Sinclair.

M. Angus: A la page 5 de votre mémoire, monsieur Sinclair, vous dites:

La résorption de l'offre excédentaire va nous permettre d'améliorer notre rentabilité.

[Text]

That is the end statement on a number of comments about why prices dropped. Is that your terminology for an increase in rates?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, these are the market forces at work. I would hardly consider a .027% return on sales to be adequate. As I said earlier at our annual meeting, it did not even pay for the food we served on board the airplane. When the marketplace dictates it, then yes, there has to be an increase in yields in order for us to be able to sustain ourselves. Even if we managed to earn \$100 million in 1986, that would replace one 767 and one 737. There are about 300 aircraft in the commercial fleet in Canada. That means we would replace the fleet once every 150 years. Would you care to fly in a 149-year-old airplane?

• 1805

Mr. Angus: Sometimes I think I do, out of Thunder Bay.

The Chairman: Okay?

Mr. Angus: Sure. Why not?

The Chairman: Why not? Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much. Mr. Sinclair, you mention in your brief, and you also mentioned in your overview, that the foreign acquisitions in Canada should be limited to something like it is in the United States—25%. There is nothing in the bill in that regard. If that was done by regulation, do you think it would be as effective as putting it in the bill?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have to place myself in your hands. When it is in legislation, it is parliamentarians who change it. When it is in regulation, it is the machinery of government that makes the changes. Certainly if it is in regulation it can be changed more frequently than if it is in legislation. When I mentioned the 25%, I was not necessarily advocating the 25%; I was just stating what was in place in the United States, and that we would not have the same opportunity to acquire U.S. airlines, for example.

I think reciprocity is fair play. Number one, I do not think they should have a chance in our market if we do not have a chance in their market. But furthermore, I believe the Canadian market and the Canadian service is more at risk if there is a foreign takeover than vice versa, and that is why I would be advocating for specific provisions in legislation that would limit that kind of foreign ownership, for the reasons I have mentioned previously.

Mr. Taylor: Thank you very much. There are a couple of other points. I am impressed with your comments in the brief on lower fares. One of the points you make is that this user tax caused an increase in your fares. Another thing you mentioned is that the fuel is about 24% of your total costs. Are you suggesting that in the user fees the tax on gas and fuel, etc., should be considered as part of the user tax?

[Translation]

C'est la conclusion de toute une série de réflexions sur la chute des prix. Est-ce une façon de nous dire que les tarifs vont remonter?

M. Sinclair: Monsieur le président, je parle ici du jeu des forces du marché. Je ne pense pas que l'on puisse se contenter d'une marge bénéficiaire de .027 p. 100. Comme je l'ai dit à notre réunion annuelle, cela ne payait même pas la nourriture servie à bord. Et puisque ce sont les forces du marché qui l'exigent, je trouve tout à fait normal que nos marges s'accroissent, et cela afin de nous permettre de nous maintenir en activité. Même si nous dégageons 100 millions de dollars en 1986, cela ne ferait jamais qu'un 767 et un 737. Or la flotte commerciale aérienne canadienne compte 300 appareils. Cela signifierait donc que l'ensemble de la flotte n'est renouvelée que tous les 150 ans. Seriez-vous prêt à monter dans un avion qui a 149 ans?

M. Angus: C'est pourtant l'impression que j'ai parfois, notamment à Thunder Bay.

Le président: Vraiment?

M. Angus: Absolument.

Le président: Absolument? Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup. Monsieur Sinclair, vous dites dans votre mémoire, et vous en parlez également dans votre exposé, que l'on devrait limiter aux alentours de 25 p. 100, comme aux États-Unis, les participations étrangères. Rien n'est prévu à cet égard dans le projet de loi. Si l'on voulait imposer un tel plafond par règlement, pensez-vous que l'on obtienne les mêmes résultats?

M. Sinclair: Ici, monsieur le président, je dois m'en remettre à vous. Lorsque tout est déjà précisé dans la loi, seuls les députés peuvent modifier les dispositions. Si l'on s'en remet au Règlement, le gouvernement et son administration ont tous pouvoirs. Il est vrai également que le Règlement peut être modifié plus facilement que la loi. Lorsque j'ai parlé de 25 p. 100, je ne voulais pas imposer un plafond absolu; je voulais simplement citer l'exemple des États-Unis, en disant que nous n'avions pas chez eux les mêmes possibilités que nous leur offrons chez nous.

Un juste équilibre me semble tout à fait souhaitable. Je ne pense en effet pas, tout d'abord, que nous devions ici faire quelque cadeau que ce soit aux Américains, et—de plus—je pense que les lignes aériennes canadiennes, et notre marché, sont beaucoup plus menacés par ces prises de participation, que ne le sont les Américains; voilà pourquoi on devrait prévoir dans la loi des dispositions spéciales qui limitent les prises de participation étrangère.

M. Taylor: Merci beaucoup. J'aurais quelques autres questions à poser. J'ai été frappé par ce que vous nous dites, dans le mémoire, sur les tarifs. Vous dites notamment que l'augmentation de ces tarifs est une des conséquences de ce nouveau droit que payent les utilisateurs. Vous dites également que le carburant représente 24 p. 100 de vos coûts. Cela veut-il dire, d'après vous, que l'impôt sur le kérosène, le carburant,

[Texte]

Mr. Sinclair: Yes, sir, I am. We regard the excise tax on fuel, which costs us slightly in excess of \$260 million a year, as a contribution to government revenues. When we are faced with Transport Canada sending out signals that they are going to be on a massive cost-recovery program, we think the amount of revenue we contribute to the government through those excise taxes and the sales tax should be taken into account in determining how much more cost recovery is on the way.

Mr. Taylor: And that money came from the users, primarily.

Mr. Sinclair: Yes, sir.

Mr. Taylor: I like that idea. I do not think government has given much consideration to it, but I think it should. I remember when we were trying to ascertain in Alberta several years ago what we should charge trucks it was on a user-pay basis, and we considered the gas or diesel they used and the licence plate they bought as part of that user fee. It seem to me it should also happen federally in airplanes, trucks and so on.

Mr. Sinclair: I agree with you entirely, sir.

Mr. Taylor: In that way there might be some lower fees.

The other thing I would like to just have your comments quickly on is this: you mentioned that if we did away with all these taxes, excise tax of fuel and so on, we could have a business transfer tax. Or you suggested that if the Minister of Finance brings in the business transfer tax, he had first of all better eliminate these others. Would you like to comment on that?

Mr. Sinclair: I would be delighted to. As you well know, the Minister of Finance has indicated for some time that he is in favour of bringing down a business transfer tax, which is a tax on consumption. The excise taxes on fuel are a tax on consumption. It seems to me to be patently unfair to tax the same commodity twice. Therefore, if the government is going to bring in a business transfer tax as a consumption tax, then it must also play fair and eliminate both the sales tax and the excise tax on fuel.

• 1810

Mr. Taylor: I think that is very logical. The last point, if I may, as Mr. Angus mentioned, I like your statement that safety must be purchased every day. That is the part that worries me, because unless there is some way of doing it, people are inclined, if they run into difficulties, to not check their brakes in the car or not do this, that, and the other thing like they should do every day.

[Traduction]

etc., devrait déjà être considéré comme faisant partie de l'impôt à l'utilisateur?

M. Sinclair: Oui, c'est bien cela. Cette taxe d'accise sur le carburant, qui représente pour nous par an plus de 260 millions de dollars, est bien un impôt que nous versons au Trésor public. Nous entendons Transports Canada annoncer partout qu'il va bien falloir que l'État récupère ses dépenses, grâce à un programme de recouvrement des coûts; nous pensons que notre contribution au Trésor public, sous forme de taxe d'accise, et de taxe de vente, devrait être prise en compte lorsque l'on fixera ce barème de recouvrement des coûts qui nous sera appliqué.

M. Taylor: Et ce sont les usagers qui payent, essentiellement.

M. Sinclair: Oui.

M. Taylor: Je suis d'accord avec vous. Le gouvernement n'y a peut-être pas encore beaucoup réfléchi, et je pense qu'il devrait en tenir compte. Il y a plusieurs années, je me souviens vous avoir entendu dire, en Alberta, qu'il faudrait demander une contribution aux transports routiers; il s'agissait encore de faire payer l'utilisateur, et à l'époque l'on avait estimé que l'essence, ou le diesel, qu'ils consommaient, en même temps que ce qu'ils payaient pour leur plaque d'immatriculation, devait être considéré comme faisant partie de leur contribution. Je pense que le même principe devrait, au niveau fédéral, être appliqué aux avions, aux transports routiers, etc.

M. Sinclair: Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Taylor: Le barème sera alors peut-être moins lourd.

J'aimerais très rapidement savoir maintenant ce que vous pensez de ceci: vous dites que si nous nous débarrassons de toutes ces taxes, taxe d'accise sur le carburant, etc., nous pourrions les remplacer par une taxe sur les transactions. Vous dites d'ailleurs que si le ministre des Finances fait adopter cette nouvelle taxe sur les transactions, il ferait mieux tout d'abord de supprimer toutes les autres. Pourriez-vous développer un peu?

M. Sinclair: J'en serais ravi. Comme vous le savez, le ministre des Finances a déjà annoncé, il y a quelque temps, qu'il était partisan d'une taxe sur les transactions, qui est en fait un impôt à la consommation. Les taxes d'accise sur le carburant sont en elles-mêmes déjà un impôt à la consommation. Il me semblerait donc tout à fait inadmissible que l'on impose deux fois le même produit. Si donc le gouvernement adopte le principe d'une taxe sur les transactions comme étant une taxe à la consommation, il doit être juste et supprimer les taxes de vente et d'accise sur le carburant.

M. Taylor: Ce qui me paraît tout à fait logique. Dernière chose, si vous le permettez, je suis d'accord comme M. Angus, avec ce que vous dites: la sécurité doit être un souci de chaque instant. C'est pourtant un petit peu ce qui me préoccupe, car si on laisse les choses aller, les gens ont tout de même un peu tendance, en cas de difficultés, à ne pas vérifier les freins de

[Text]

Some jurisdictions have had vehicle inspection, which is right, but you could lose the fluid in your brakes an hour after the inspection and run an unsafe vehicle until the next inspection, which might be three months away. So with all these wonderful ideas about inspection and so on, it seems to me that we forget there has to be an enforcement. Unless there is an enforcement of these things, people are going to try to neglect them.

I know as a school teacher, which might be somewhat of an example, I endeavoured to teach my classes every day—not because the inspector might arrive, but if he did arrive I would not have to worry. My first year in teaching I was doing extra work when I heard the inspector was coming. A year after that I decided I was going to teach every day the way I should teach when the inspector is there. Then I lost all the worry.

It is the same with the vehicles. If we keep our vehicle in force so that whenever the policeman stops us it is going to be A-1, we are going to have safer highways and safer airways and so on. Would you like to give us your comments on the enforcement angle of this whole thing?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would much rather take the position that in this industry safety is our business. Safety is our product. We want to manufacture a premier product every single day. The fact that the inspector comes around is an added insurance for us that the systems we have in place are working properly. We welcome that kind of inspection done on a professional basis so that our regulator can have confidence in us and we can use it as an extra check upon ourselves to know we are running a grade A operation all the time. And we must run that kind of an operation all the time. The tack you took in teaching your classes is exactly the kind of methodology we have in the airline industry, and we must have in the airline industry. We cannot afford anything less than a premier product every single day.

Mr. Taylor: Excellent. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. Mr. Benjamin, we have had one from each party. Do you have a very short intervention?

Mr. Benjamin: Yes, if you do not mind.

The Chairman: Well, I do not really—

Mr. Benjamin: Are these our last witnesses today?

The Chairman: Oh, no, we are not going to fill up the time just because this is the last witness.

Mr. Benjamin: No, I know, I did not—

[Translation]

leur voiture, par exemple, et à laisser un peu aller certaines choses qui devraient faites quotidiennement.

Dans certains cas on procédait à une inspection des véhicules, ce qui me paraît bien, mais vous pouvez toujours une heure plus tard une fuite dans le système de freinage, si bien que vous allez vous servir d'un véhicule peu sûr jusqu'à la prochaine inspection, qui aura peut-être lieu trois mois plus tard. Toutes ces idées d'inspection sont parfaites, mais j'ai l'impression que nous oublions un petit peu l'aspect réglementaire de la question. Sans mécanisme de contrôle, les gens ont tendance à être négligents.

Lorsque j'enseignais, si vous me permettez de citer un exemple, je m'efforçais de faire ma classe tous les jours, comme si l'inspecteur devait venir, ce qui fait que j'étais prêt. Pendant la première année, lorsqu'on me disait qu'un inspecteur devait venir, je me mettais à redoubler d'ardeur. Un an plus tard j'ai décidé que j'allais faire ma classe tous les jours comme si l'inspecteur s'y trouvait. Du coup, mes soucis ont complètement disparus.

C'est la même chose en matière de sécurité. Si les véhicules ou les appareils, sont entretenus comme s'il devait y avoir à chaque instant une inspection, les routes seront plus sûres, et les transports aériens aussi, notamment. Est-ce que vous pourriez nous parler de la façon dont on pourrait faire appliquer des dispositions dans ce sens?

M. Sinclair: Monsieur le président, je préférerais indiquer simplement que dans notre secteur, ce que nous vendons c'est de la sécurité. Nous fabriquons de la sécurité. Et nous tenons à offrir un produit de première qualité. Le fait qu'un inspecteur puisse passer est évidemment un élément supplémentaire garantissant que tout le matériel fonctionne correctement. Nous sommes très ouverts à ce genre d'inspection, dans la mesure où elle est faite par des spécialistes, et où elle permet à l'administration d'avoir confiance en nous; d'un autre côté nous pouvons nous en servir comme d'un contrôle supplémentaire nous indiquant que notre matériel fonctionne de façon parfaite. C'est de toute façon pour nous, une obligation quotidienne. L'exemple que vous avez cité, à propos de votre classe, serait une excellente description de ce qui se passe dans le secteur des transports aériens. Nous ne pouvons qu'offrir un produit de première qualité, et cette règle ne souffre aucune exception.

M. Taylor: Parfait. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Monsieur Benjamin, nous avons eu une question de chacun des partis. Serez-vous bref?

M. Benjamin: Oui, si vous le permettez.

Le président: En fait . . .

M. Benjamin: Est-ce que c'est le dernier groupe de témoins, pour aujourd'hui?

Le président: Ne croyez-vous que nous allons simplement faire du remplissage jusqu'à la fin, sous prétexte que c'est le dernier témoin.

M. Benjamin: Non, je sais très bien ce n'est pas . . .

[Texte]

The Chairman: Okay, very short, very short, because you were out when he started, and I do not want you to repeat anything.

Mr. Benjamin: Yes, I appreciate that; I am not going to repeat anything. In summation about the safety thing in light of what you have said in your brief, Mr. Sinclair, is it your view that to some degree—it is a matter of opinion—safety is compromised because there is still a lack of inspectors?

Mr. Sinclair: I think safety is not at the level it should be at, because we have not sufficient inspectors in the field. There are inspections that are required to be done that are not being done with the frequency that is called for and the standards, and that should not be allowed to continue.

Mr. Benjamin: Mr. Sinclair, I really appreciate what you are saying, because I know you could not very well say it when you were air administrator if it was not government policy.

Mr. Sinclair: Mr. Benjamin, I did say it then.

Mr. Benjamin: Yes, I know; you were fighting for some more money out of Treasury Board and you could not get it.

The Chairman: I was going to ask you, is it ever going to be the perfect situation?

Mr. Benjamin: Never, never.

The Chairman: Did you not run into the same situation when you were air administrator, that there should have been more inspectors out there?

• 1815

That is a battle an air administrator must fight every single day. You are dealing with people's lives. From the position I was at I had to have some knock-down drag-out fights. If you are going to get into a campaign of deficit reduction or cutting down on overhead, I agree with that kind of thing, but I do not agree in applying it in an area of safety.

Mr. Benjamin: Hear, hear.

Mr. Sinclair: I agree with regulating smarter, doing things more efficiently. But I also have to take the position that I cannot compromise what I believe to be right in the safety field.

Mr. Benjamin: We agree about the matter of the number of inspectors. But the minister spoke about the railway culture vis-à-vis the Hinton tragedy. There is also the air culture. It does not matter whether it is a railway or a trucking company or an airline, management passes the word on down that they have cut costs. If a machinist says an aircraft cannot go out and his foreman or his superintendent overrules him, that is part of the bloody culture. The employee, who is a well-trained technician, is damned if he does and damned if he does not.

[Traduction]

Le président: Très bien, une question très brève, alors; vous étiez absent tout à l'heure, et je n'aimerais pas que l'on rabache.

M. Benjamin: Très bien, je comprends. Je vais m'efforcer de ne pas revenir sur ce qui a déjà été dit. Mais pour résumer cette question de la sécurité, vous dites dans votre mémoire, monsieur Sinclair, que d'une certaine manière—c'est évidemment une question de jugement—la sécurité est compromise du fait qu'il n'y a pas assez d'inspecteurs?

M. Sinclair: Je pense effectivement que la sécurité n'est peut-être pas ce qu'elle devrait être, par manque d'inspecteurs disponibles sur place. Certaines inspections qui seraient requises ne sont pas faites au rythme prévu, et je pense que l'on ne devrait pas tolérer que ce genre de situation persiste.

M. Benjamin: Monsieur Sinclair, ce n'est pas le genre de chose que vous auriez pu facilement dire lorsque vous étiez au poste d'administrateur, à l'administration canadienne du transport aérien, si cela avait été en contradiction avec la politique du gouvernement; j'apprécie donc beaucoup ce genre de déclaration.

M. Sinclair: Monsieur Benjamin, je ne me faisais pas faute de dire ce genre de chose.

M. Benjamin: Je sais. Je me souviens que vous demandiez de l'argent au Conseil du Trésor, sans pouvoir l'obtenir.

Le président: Je voulais maintenant vous demander: parviendra-t-on un jour à la perfection?

M. Benjamin: Jamais, jamais.

Le président: Mais lorsque vous étiez administrateur du transport aérien, ne s'est-il pas effectivement également produit que vous manquiez d'inspecteurs?

C'est le genre de combat qu'un administrateur du transport aérien doit mener quotidiennement. Il est question ici de vie humaine, et lorsque j'étais administrateur, c'était une bagarre permanente. Je suis d'accord pour que l'on fasse campagne pour réduire le déficit, pour limiter les frais généraux etc., mais je ne pense pas que cela doive se faire aux dépens de la sécurité.

M. Benjamin: Bravo!

M. Sinclair: Je suis d'accord pour que l'on affine la réglementation, et que l'on travaille de façon plus efficace. Mais je ne peux absolument pas transiger sur ces questions de sécurité.

M. Benjamin: Nous sommes donc d'accord pour dire qu'il faudrait plus d'inspecteurs. Le ministre a parlé, à propos des chemins de fer, de la tragédie de Hinton. Il ne faudrait tout de même pas oublier les transports aériens. Qu'il s'agisse de chemin de fer, de transport routier, ou de transport aérien, on s'aperçoit que la direction veut réduire ses coûts. Malheureusement, il arrive que les techniciens disent que l'avion n'est pas en mesure de décoller, et que le contremaître passe outre. On a déjà vu ce genre de choses. L'employé, qui en l'occurrence est un technicien qualifié, est d'avance condamné, qu'il le dise ou

[Text]

Now surely that state of mind has to start at the top of any transporter.

Mr. Sinclair: I believe that the very top level in management and all the way down through any carrier has a preoccupation with safety. I have great difficulty believing that any supervisor or manager would deliberately overrule an employee and send a piece of equipment back into service that was unsafe.

Mr. Angus: Does that include the quick-buck artists?

Mr. Sinclair: Yes, I think it includes just about all of them too. If you do it, you are going to pay one hell of a price.

Mr. Benjamin: For instance, the pilot of the Wapiti tragedy, speaking on the cause of the accident, said he came first on the cause, management came next, and then Transport Canada. It went right through the whole piece.

The Chairman: I think Mr. Sinclair has been most open and objective in his evidence. I must say, Mr. Benjamin, in your own inimitable way, even though you were out of the room, you did not hear the part of Mr. Sinclair's evidence that laid the basis for your question.

The obvious inference was that safety now was being compromised. But really, there are never enough inspectors out there for the person that makes the mistake.

Mr. Sinclair: True, but if you have certain inspections that should be carried out, and you have standards as to the frequency of those inspections, then you are under an obligation to live up to that standard or change it publicly.

The Chairman: Did you as an air administrator ever reach the situation when your advice as to the number and need for further inspectors had gone unheeded? And if it had gone unheeded, would you have felt the only recourse you had would be to resign?

Mr. Sinclair: Yes.

The Chairman: Did you ever run into that situation?

Mr. Sinclair: I had many battles. I think I was well on the way to winning them all, and I would have won this one or done what you have said.

The Chairman: So any air administrator presently in Transport Canada should follow that example.

Mr. Sinclair: That is just my opinion.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I just want to make a point. It is not a case of compromising safety. It is a case of the level of safety. There is a minimum thing and then there is the top. How much are you willing to pay for that spread?

[Translation]

qu'il ne le dise pas. Quelque soit le domaine de transport considéré, il faudrait tout de même que ce genre de choses cesse.

M. Sinclair: Quel que soit le transporteur considéré, de la direction jusqu'aux échelons inférieurs de la hiérarchie, tous sont soucieux de ces questions de sécurité. J'ai du mal à croire qu'un contremaître ou un directeur passe délibérément outre, comme vous le disiez, et réutilise par exemple une pièce qui n'est pas en parfait état.

M. Angus: Ce que vous dites inclut-il les petites compagnies prêtes à faire de l'argent rapidement?

M. Sinclair: Oui, je pense que c'est général. Tout risque se paie très très cher.

M. Benjamin: Je pense par exemple au pilote de l'accident de Wapiti; parlant des coupables de l'accident, il s'est d'abord cité lui-même, puis la direction, puis Transport Canada. Tout le monde y est passé.

Le président: Je crois que M. Sinclair a été extrêmement franc, et très objectif, dans ses déclarations. Je dois ajouter, monsieur Benjamin, que de cette façon inimitable qui vous est propre, vous avez réussi à poser une question comme si vous aviez entendu cette partie des déclarations de M. Sinclair qui pouvait la motiver, alors que vous étiez sorti.

La conclusion évidente à ce qu'avait dit M. Sinclair était que la sécurité se trouvait compromise. Il est vrai qu'il n'y a jamais et qu'il n'y aura jamais assez d'inspecteurs, lorsqu'un erreur se produit.

M. Sinclair: C'est vrai, mais si l'on adopte des dispositions fixant la fréquence des inspections, il faut: ou respecter les dispositions, ou les modifier.

Le président: Vous est-il arrivé, lorsque vous étiez administrateur du transport aérien, de demander que l'on nomme plus d'inspecteurs, et de ne pas être écouté? Si cette situation s'était présentée, auriez-vous eu l'impression qu'il ne vous restait plus qu'à démissionner?

M. Sinclair: Oui.

Le président: Ce genre de situation s'est-elle présentée?

M. Sinclair: Il a beaucoup fallu que je me batte. J'en suis presque toujours sorti vainqueur, et dans ce cas précis que vous évoquer, ou j'en sortais vainqueur ou je démissionnais.

Le président: J'espère que tout administrateur du transport aérien s'inspirera de votre exemple.

M. Sinclair: Je ne fais que vous dire ce que j'en pense.

M. Belsher: Monsieur le président, j'aurais quelque chose à ajouter. Il ne s'agit pas de dire que l'on est prêt à transiger sur la sécurité. Il s'agit simplement de définir les critères de sécurité. Il y a un certain nombre de critères minimums, et il y a le maximum de ce que l'on peut faire. Combien êtes-vous prêt à payer pour cela?

[Texte]

• 1820

The Chairman: I agree, Mr. Belsher. Actually, Mr. Benjamin's questions were not quite as provocative as mine.

Mr. Belsher: I do not like seeing words of compromising safety entering into the record.

The Chairman: I must say we have had an interesting exchange. The only thing I was going to come back to was what you really said. You obviously do not like the definition of "Canadian" in the bill. You want it tightened up and not to have it done by regulation to reduce the ownership. You want us to look at the Alberta act to see how they define the nationality question with precision.

Mr. Sinclair: Precisely, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Sinclair, thank you very much. We are through.

Mr. Benjamin: Come on, a couple of more minutes.

The Chairman: You certainly bring before the committee a most interesting perspective from your previous existence to your present existence. Obviously your evidence will be listened to and heeded well and constructively by the members of this committee.

This committee stands adjourned until 9.30 Thursday morning.

[Traduction]

Le président: Je suis d'accord avec vous, monsieur Belsher. En fait, les questions de M. Benjamin n'étaient pas aussi provocantes que les miennes.

M. Belsher: Je n'aime pas beaucoup que l'on dise, au compte rendu de séance, qu'en matière de sécurité nous serions prêts à transiger.

Le président: Voilà donc une séance très intéressante. Je voulais simplement revenir sur une petite chose que vous avez dite. De toute évidence vous n'aimez pas beaucoup la façon dont le projet de loi définit le terme de «Canadiens». Vous aimeriez que l'on soit un peu plus strict, et que l'on ne s'en remette pas au règlement pour limiter la propriété étrangère. Vous nous conseillez de nous reporter à la loi de l'Alberta, et à la façon dont la nationalité y est définie.

M. Sinclair: Exactement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Sinclair, merci beaucoup. Nous en avons fini pour aujourd'hui.

M. Benjamin: Allez, encore quelques questions.

Le président: Étant donné vos fonctions passées, étant donné ce que vous faites maintenant, vous êtes pour le Comité un témoin particulièrement intéressant. Je pense que les membres du Comité tiendront le plus grand compte de votre témoignage.

La séance est levée. Prochaine séance: jeudi matin à 9h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Railway Labour Association:
E.G. Abbot, Executive Secretary.

From the Canadian Conference of Teamsters:
Edward M. Lawson, International Director;
Robert Robichaud, Executive Assistant;
Ron Douglas, Research Director.

From Consumer and Corporate Affairs Canada:
Harry Chandler, Acting Director, Regulated Sector Branch;

Peter Humber, Acting Chief, Transport Division, Regulated
Sector Branch.

From Pacific Western Airlines Corporation:
R.T. Eyton, President and Chief Executive Officer.

From the Coalition of Concerned Shippers:
Robert S. Beckwith, Chairman;
Ross Burns, from "Novacore".

From Canpotex Limited:
Jack E. McMunn, Manager, Supply and Distribution.

From The Air Transport Association of Canada:
Gordon M. Sinclair, President and Chief Executive Officer.

TÉMOINS

De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:
E.G. Abbot, secrétaire exécutif.

De la Conférence canadienne des Teamsters:
Edward M. Lawson, directeur international;
Robert Robichaud, adjoint exécutif;
Ron Douglas, directeur de la recherche.

De Consommation et Corporations Canada:
Harry Chandler, directeur intérimaire, Secteur des industries réglementées;
Peter Humber, chef intérimaire, Secteur des industries réglementées.

De la Pacific Western Airlines Corporation:
R.T. Eyton, président et chef de la direction.

De la Coalition of Concerned Shippers:
Robert S. Beckwith, président;
Ross Burns, de Novacore.

De Canpotex Limited:
Jack E. McMunn, directeur, Approvisionnement et distribution.

De la Air Transport Association of Canada:
Gordon M. Sinclair, président et chef de la direction.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Thursday, March 12, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 17

Le jeudi 12 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 12, 1987
(25)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert E.J. Layton for Ross Belsher.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Consumers' Association of Canada: David McKendry, Director of Regulated Industries Program; W.T. Stanbury and Michael Tretheway, Faculty of Commerce and Business Administration, University of British Columbia. *From the Canadian Fertilizer Institute:* Andrew Elliott, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs; Neil Cattermole, Transportation Manager—Agriculture, C-I-L Inc. and Jim Brown, Managing Director. *From the Mining Association of Canada:* Walter Curlook, President and Executive Vice-President, Inco Limited; K.R. Johnston, Manager, Transportation and Traffic, Ontario Division and C. George Miller, Managing Director. *From Turn Air Ltd.:* Fred Turner, Owner and Ken Sweigard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (*See Minutes of Proceedings of Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives from the Consumers' Association of Canada made a statement and answered questions.

The representatives from the Canadian Fertilizer Institute made a statement and answered questions.

The representatives from the Mining Association of Canada made a statement and answered questions.

Fred Turner, from Turn Air Ltd., made a statement and with Ken Sweigard answered questions.

At 12:29 o'clock p.m., the Committee proceeded to meet *in camera*.

On motion of André Ouellet, it was agreed,—That the Committee's budget, for the fiscal year 1987-88, as submitted by the Chairman, for a total amount of \$565,200 be adopted and submitted to the Liaison Committee.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 12 MARS 1987
(25)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Robert E.J. Layton remplace Ross Belsher.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De l'Association des consommateurs du Canada: David McKendry, directeur du programme des industries réglementées; W.T. Stanbury et Michael Tretheway, Faculté de commerce et d'administration commerciale, Université de la Colombie-Britannique. *De l'Institut canadien des engrais:* Andrew Elliott, directeur, Planification de l'écoulement et affaires relatives à la réglementation; Neil Cattermole, directeur des transports—Agriculture, C-I-L Inc.; Jim Brown, administrateur délégué. *De l'Association minière du Canada:* Walter Curlook, président et vice-président exécutif, *Inco Limited*; K.R. Johnston, directeur, Transports et circulation, division de l'Ontario; C. George Miller, administrateur délégué. *De Turn Air Ltd.:* Fred Turner, propriétaire; Ken Sweigard.

Le Comité examine de nouveau ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité examine de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants de l'*Association des consommateurs du Canada* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de l'*Institut canadien des engrais* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de l'*Association minière du Canada* font une déclaration et répondent aux questions.

Fred Turner, de *Turn Air Ltd.*, fait une déclaration, puis lui-même et Ken Sweigard répondent aux questions.

À 12 h 29, le Comité adopte le huis clos.

Sur motion d'André Ouellet, il est convenu,—Que le budget du Comité pour l'exercice financier 1987-1988, soumis par le président du Comité, d'un montant total de 565,200\$, soit adopté et présenté au Comité de liaison.

By unanimous consent, it was agreed,—That the Clerk be authorized to invite expert witnesses, as submitted by the Committee's staff, to appear before the Committee, either in Ottawa, on March 26 or during its regional hearings.

The Committee reviewed its list of witnesses for its regional hearings and made a selection for the witnesses to appear in Vancouver.

At 1:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING (26)

The Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert E. J. Layton for Ross Belsher.

Other Member present: Bill Blaikie.

In attendance From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Commercial Travellers' Association of Canada: Terry J. Ruffell, General Manager and Secretary and Stuart Ryan, Manager, Provincial Regulatory Affairs. *From the Canadian Industrial Transportation League:* David Long, President; Charles Norton, Chairman of the Board and John Dion, Director of Policy and Development. *From the Canadian Trucking Association:* A.K. Maclaren, Vice-President, Government Relations and Dennis Vincent, Director of Regulatory Affairs, Trimac Transportation System.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives from the Commercial Travellers' Association of Canada made a statement and answered questions.

David Long made a statement and with the other representatives from the Canadian Industrial Transportation League answered questions.

A.K. Maclaren and Dennis Vincent from the Canadian Trucking Association made a statement and answered questions.

By unanimous consent, it was agreed,—That the Canadian Trucking Association be scheduled to appear again on Wednesday, March 25, at 3:30 p.m.

Par consentement unanime, il est convenu,—Que le greffier soit autorisé à inviter des spécialistes que lui a proposés le personnel, à comparaître devant lui, soit à Ottawa le 26 mars, ou encore au cours de ses audiences régionales.

Le Comité examine sa liste de témoins en prévision de ses audiences régionales et choisit ceux qui comparaitront à Vancouver.

À 13 h 05, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard, aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (26)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 33, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Robert E.J. Layton remplace Ross Belsher.

Autre député présent: Bill Blaikie.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De l'Association des voyageurs de commerce du Canada: Terry J. Ruffell, directeur général et secrétaire; Stuart Ryan, directeur, Affaires provinciales relatives à la réglementation. *De la Canadian Industrial Transportation League:* David Long, président; Charles Norton, président du conseil; John Dion, directeur des politiques et du développement. *De l'Association canadienne du camionnage:* A.K. Maclaren, vice-président, relations gouvernementales; Dennis Vincent, directeur des affaires relatives à la réglementation, Trimac Transportation System.

Le Comité examine de nouveau ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité examine de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants de l'Association des voyageurs de commerce du Canada font une déclaration et répondent aux questions.

David Long fait une déclaration, puis lui-même et les autres représentants de la Canadian Industrial Transportation League répondent aux questions.

A.K. Maclaren et Dennis Vincent, de l'Association canadienne du camionnage, font une déclaration et répondent aux questions.

Par consentement unanime, il est convenu,—Que l'Association canadienne du camionnage apparaisse de nouveau devant le Comité le mercredi 25 mars 1987, à 15 h 30.

At 4:57 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 16 h 57, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

Greffier de Comité

Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, March 12, 1987

• 0934

The Chairman: I see a quorum for hearing evidence and I know our witnesses are here. The first witness we have is the Consumers' Association of Canada. Appearing on their behalf are Mr. McKendry, Dr. Stanbury, and Dr. Tretheway. Do you have a brief? You have submitted a study on an analysis of the changes in airline regulation proposed in Bill C-18. The executive summary of it is being photocopied. Do you have an oral presentation?

• 0935

We are going to try, colleagues and witnesses, to follow the format that actually worked fairly well on Tuesday. We will have about half an hour: 10 to 12 minutes, but hopefully closer to 10, will be for the presentation, and then members can ask questions. It depends on how relevant the questions are as to whether we stick closely to the half-hour.

I see that one spokesman is not here, so I will have to repeat this. The hope of the Chair—because we are going to be on the road next week and certain decisions have to be made—is that we will conclude the evidence this morning; if we stick to the half-hour timetable pretty well, we will be able to finish at noon hopefully and then have a business session in camera. Some material members will need is still being copied and will be circulated during the presentation of evidence, so you can start to look at it.

I want to compliment the clerk and her staff. A lot of work has been going on behind the scenes in between these formal hearings. I want to compliment her very much.

I will not say anything more. Mr. McKendry, please commence.

Mr. David McKendry (Director, Regulated Industries Program, Consumers' Association of Canada): Thank you, Mr. Chairman. I will summarize the nature of our brief. We did submit a lengthy analysis by Dr. Stanbury and Dr. Tretheway a week or so ago or earlier this week. In a few minutes they will summarize the key points in the document. I understand it is also being photocopied at this point.

I would like to begin first of all by thanking you for having us appear before you. We very much appreciate the opportunity. My name is David McKendry. I am the director of CAC's regulated industries program. With me are Janet Yale, who is CAC's general counsel; Dr. Michael Tretheway, from the University of British Columbia; and Dr. William Stanbury, also from the University of British Columbia. I am going to make some very brief introductory comments, and then Dr. Stanbury and Dr. Tretheway will take over.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 12 mars 1987

Le président: Nous avons le quorum nécessaire pour entendre des témoignages et je sais que nos témoins sont arrivés. Le premier groupe de témoins représente l'Association des consommateurs du Canada. Nous accueillons M. McKendry, M. Stanbury et M. Tretheway. Avez-vous un mémoire? Vous avez présenté une analyse des changements proposés dans le projet de loi C-18 à l'égard de la réglementation du secteur du transport aérien. Le résumé de ce document est à la photocopie. Avez-vous quelques remarques liminaires?

Messieurs les députés, messieurs les témoins, nous essaierons aujourd'hui de procéder comme nous l'avons fait mardi car les choses se sont alors assez bien déroulées. Nous accorderons une demi-heure à chaque groupe: dix ou douze minutes, de préférence dix minutes, seront réservées à l'exposé et le reste de la période sera réservée aux questions des députés. Si les questions posées sont vraiment pertinentes, nous prolongerons peut-être la période des questions.

Je constate qu'un des intervenants est absent et je devrai répéter ces explications. Nous voyagerons la semaine prochaine et nous devons prendre certaines décisions avant notre départ; c'est pourquoi j'espère que nous pourrions entendre tous les témoins ce matin; si nous nous en tenons plus ou moins à une demi-heure par groupe, nous pourrions si tout va bien finir à midi. Nous aurons ensuite une réunion à huis clos. Certains des documents dont les députés ont besoin sont à la photocopie et seront distribués pendant la réunion; vous pourrez alors en prendre connaissance.

Je tiens à féliciter la greffière et ses adjoints. Ils ont fait beaucoup de travail entre les réunions du Comité. Je tiens à les féliciter.

Je n'ai rien à ajouter. Monsieur McKendry, vous avez la parole.

M. David McKendry (directeur, Programme des secteurs réglementés, Association des consommateurs du Canada): Merci, monsieur le président. Permettez-moi de résumer notre mémoire. Nous avons présenté, il y a environ une semaine ou au début de cette semaine, une analyse détaillée préparée par M. Stanbury et M. Tretheway. Dans quelques minutes, ils vous parleront des grands points de ce rapport. Je pense que ce document est d'ailleurs à la photocopie.

J'aimerais avant tout vous remercier de nous avoir invités. Nous sommes heureux de l'occasion qui nous est offerte de vous faire part de nos préoccupations. Je m'appelle David McKendry et je suis le directeur du Programme des secteurs réglementés de l'ACC. Je suis accompagné de Janet Yale, avocate de l'ACC, de M. Michael Tretheway et de M. William Stanbury, tous deux de l'Université de la Colombie-Britannique. Je vous ferai quelques brefs commentaires en guise

[Texte]

As most of you probably know, we have advocated economic deregulation of the airline industry for many years. We have invested a great deal of time and a great deal of money in this area, often in the face of very strong opposition from the airlines and the Canadian Transport Commission. I think you can probably appreciate that we are very pleased to be here today, and probably a little proud as well, now that the benefits of deregulation are about to be realized.

I wanted to make one point about the reaction of consumers to airline deregulation in the United States, where they have had substantial experience with this since 1978. A month or so ago, Ms Yale and myself attended the annual assembly of the Consumer Federation of America in Washington. One of the reasons we went there was to learn about consumer reaction to airline deregulation in the U.S.

Without going into any detail, I just want to let you know we were very pleased to learn that there is overwhelming consumer endorsement of airline deregulation. This is not to say there are not problems. But in general, people are very enthusiastic about it. I think one of the interesting statistics, from the consumer perspective, is what has happened to bus travel in the United States. In the first year of deregulation, Greyhound carried 64 million passengers; last year they carried 31 million passengers. Basically those people are up in the airplanes because it is now as cheap to fly as it is to take the bus.

I also wanted to emphasize the need for consumer protection as we enter the era of deregulation. We think this issue is going to become increasingly important with the deregulation of the airline industry. If the U.S. experience is any indication, there will be a large increase in the number of consumers who choose to travel by air, and a corresponding increase in the number of inexperienced air travellers. Increasing volumes of passengers create an even greater need for adequate consumer protection. Particular areas of concern to us include carrier liability for lost luggage, compensation to passengers on overbooked flights, smoking regulations, the carriage of disabled passengers and so on.

On the matter of disabled passengers, you will be receiving submissions from disabled groups on the new national transportation legislation. One of their concerns is the ability to have access to air travel under the new legislation. I want to say that we discussed this matter with them and we support their submissions in this respect.

[Traduction]

d'introduction puis MM. Stanbury et Tretheway poursuivront la présentation.

Comme la plupart d'entre vous le savez sans aucun doute, nous préconisons la déréglementation économique de l'industrie du transport aérien depuis de nombreuses années. Nous avons consacré beaucoup de temps et d'argent à cette question, même si souvent les compagnies aériennes et la Commission canadienne des transports s'opposaient carrément à cette proposition. Vous comprendrez donc que nous sommes très heureux, et peut-être également un peu fiers, d'être ici aujourd'hui puisque sous peu les avantages de la déréglementation se feront sentir.

J'aimerais dire quelques mots sur la réaction qu'on eue les Américains face à la déréglementation du secteur du transport aérien dans leur pays; en effet, la déréglementation existe là-bas depuis 1978. Il y a environ un mois, M^{me} Yale et moi avons participé à la réunion annuelle de la *Consumer Federation of America* à Washington. Nous nous sommes rendus là-bas pour entre autres choses, découvrir quelle a été la réaction des consommateurs face à la déréglementation du secteur aérien aux États-Unis.

Sans donner trop de détails, je peux cependant vous dire que nous avons été très heureux de constater que les consommateurs appuient cette déréglementation sans réserves. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de problème. Cependant, dans l'ensemble, les consommateurs sont très enthousiastes. Cela se reflète d'ailleurs, de façon fort intéressante, dans les statistiques portant sur le transport par autocar aux États-Unis. Pendant la première année suivant l'entrée en vigueur de la déréglementation, 64 millions de passagers avaient fait appel au service de la Société Greyhound; l'année dernière, ce chiffre était tombé à 31 millions. Ces gens voyagent maintenant par avion simplement parce que, aujourd'hui, il est tout aussi économique de prendre l'avion que l'autocar.

Je tiens à rappeler qu'il faut établir, étant donné la déréglementation, des mécanismes de protection du consommateur. La déréglementation du secteur du transport aérien rendra ces mécanismes encore plus importants et nécessaires. Si l'on se fie à l'expérience américaine, tout porte à croire qu'il y aura une augmentation considérable du nombre de consommateurs qui voyageront par avion et une augmentation correspondante du nombre de ces passagers qui seront novices dans ce domaine. L'augmentation du nombre de passagers fait ressortir encore plus l'importance d'une protection adéquate pour le consommateur. Nous nous préoccupons tout particulièrement de la responsabilité du transporteur à l'égard des bagages perdus, du dédommagement des passagers qui n'ont pu prendre l'avion parce qu'un trop grand nombre de billets avait été vendus, des règlements concernant les fumeurs et les non-fumeurs, et du transport des passagers handicapés.

Pour ce qui est de cette dernière catégorie, je crois que les groupes représentant les handicapés vous feront parvenir des mémoires sur la nouvelle Loi nationale sur les transports. Ils se préoccupent entre autres de la mesure dans laquelle la nouvelle loi leur assure un accès au transport aérien. Nous avons discuté de cette question avec eux et nous appuyons leurs propositions à cet égard.

[Text]

• 0940

Consumer protection matters are currently covered in the air carrier regulations, which we modified to conform to the new act. Dr. Stanbury and Dr. Tretheway expressed in their analysis the concern the regulations will have to undergo radical changes to conform to the new legislation and consumer protection might disappear after Bill C-18 is enacted. We share this concern.

The power given to the new agency to make regulations is found in clause 102 of Bill C-18. This clause does not include specific authority with respect to matters of consumer protection, such as the power to make regulations respecting the terms and conditions of carriage of passengers. It is doubtful whether this power may be implied in the general parts of clause 102.

We would feel more confident consumer protection had not fallen through the cracks if clause 102 were amended to include the power to make regulations regarding the terms and conditions of carriage of passengers. We also strongly support the recommendations of Dr. Stanbury and Dr. Tretheway regarding the issue of consumer protection, namely that the transition team examine and report on the appropriate types and form of consumer protection.

I would like now to introduce Dr. Stanbury and Dr. Tretheway. Professor Stanbury is the author of many works on government regulation. He testified in 1984 in the hearings conducted by the CTC prior to the new Canadian air policy of May 1984, and in 1982 before the House of Commons standing committee studying the Department of Transport's proposals to modify airline deregulation.

Professor Tretheway testified in 1985 before the House of Commons standing committee studying the *Freedom to Move* white paper and is the author of two books and several papers on the U.S. and Canadian airline industries. He has been a consultant for the CTC, the Department of Consumer and Corporate Affairs, and the Treasury Board.

The Chairman: Thank you for the overview, Mr. McKendry. Dr. Stanbury, it is good to see you again. I thought I recognized you from somewhere.

Dr. Michael Tretheway (Faculty of Commerce and Business Administration, University of British Columbia): Thank you, Mr. Chairman. I will be speaking first. I am Professor Tretheway of the University of British Columbia.

We filed a paper with the committee entitled "Executive Summary of Analysis of the Changes in Airline Regulation Proposed in Bill C-18". This paper covers three areas: first, the change in the structure of the industry and market forces influencing such changes in Canada and the U.S.; secondly, an

[Translation]

Des mécanismes de protection du consommateur sont actuellement prévus dans les règlements sur le transport aérien, des règlements que nous avons d'ailleurs modifiés pour qu'ils soient compatibles avec la nouvelle loi. MM. Stanbury et Tretheway ont signalé dans leur analyse qu'ils craignent que les règlements doivent être modifiés de façon considérable pour qu'ils soient compatibles avec la nouvelle loi; ils craignent également que les mécanismes de protection disparaissent après l'entrée en vigueur du projet de loi C-18. Nous nous préoccupons nous aussi de cette question.

C'est l'article 102 du projet de loi C-18 qui accorde au nouvel office le pouvoir d'établir des règlements. Cependant, cette disposition ne l'habilite pas à adopter des règlements en ce qui a trait à la protection du consommateur, comme des règlements sur les modalités de transport des passagers. Et il est fort peu probable que ce pouvoir soit sous-entendu dans les dispositions générales de cet article.

Nous serions plus convaincus du maintien des mécanismes de protection du consommateur si l'article 102 était modifié pour y inclure le pouvoir d'établir des règlements à l'égard des modalités de transport des passagers. Nous appuyons sans réserves la recommandation formulée par MM. Stanbury et Tretheway en ce qui a trait à la protection des consommateurs, à savoir demander au groupe chargé de l'examen de l'application de la loi d'étudier les mécanismes appropriés de protection du consommateur et de présenter un rapport à cet égard.

J'aimerais maintenant vous présenter MM. Stanbury et Tretheway. M. Stanbury est l'auteur d'un grand nombre d'ouvrages sur la réglementation gouvernementale. En 1984, il a témoigné lors des audiences convoquées par la CCT avant l'adoption de la nouvelle politique canadienne en matière de transport aérien en 1984; en 1982, il avait témoigné devant le Comité permanent de la Chambre des communes chargé d'étudier les propositions du ministère des Transports sur la modification de la déréglementation du transport aérien.

M. Tretheway a témoigné en 1985 devant le Comité permanent de la Chambre des communes chargé d'étudier le Livre blanc *Aller sans entraves*; il est l'auteur de deux livres et de plusieurs documents portant sur le secteur aérien au Canada et aux États-Unis. À titre d'expert-conseil, il a travaillé pour la CCT, le ministère de la Consommation et des Corporations et le Conseil du Trésor.

Le président: Monsieur McKendry, je vous remercie de cet aperçu général. Monsieur Stanbury, je suis heureux de vous revoir. Je me souvenais de votre visage.

M. Michael Tretheway (Faculté de commerce et d'administration, Université de la Colombie-Britannique): Merci, monsieur le président. C'est moi qui prendrai la parole en premier. Je m'appelle Michael Tretheway et j'enseigne à l'Université de la Colombie-Britannique.

Nous avons présenté au Comité un document intitulé *Executive Summary of Analysis of the Changes in Airline Regulation Proposed in Bill C-18* (Résumé d'une analyse portant sur les changements prévus dans le projet de loi C-18 à l'égard de la réglementation du secteur du transport aérien).

[Texte]

assessment of Bill C-18 in respect to airline regulation; and third, a discussion of the general policy issues not addressed in Bill C-18 but which will influence its impact.

This morning I will be confining my comments simply to the assessment of Bill C-18 in respect to airlines. Dr. Stanbury will follow me with a discussion of the general policy issues.

Turning first to the virtual deregulation of airlines in the south, with regard to entry we strongly endorse the "fit, willing and able" test based on meeting safety requirements and having adequate insurance coverage to replace the present "public convenience and necessity" test. We are concerned however about the requirement that 75% of the voting shares of domestic carriers be owned by Canadian residents. It is inconsistent with the government's general policy toward foreign ownership. The airline duopoly we may end up with in Canada needs the threat of entry to ensure it keeps its costs and prices at a competitive level.

Foreign entry could be permitted in a controlled fashion. Canada could control a limited number of U.S. carriers to set up subsidiaries in Canada, and Canada could allow cabotage on a limited basis; that is, control the amount of capacity offered in the routes which may be served.

With regard to exit, the requirement in clause 76 of Bill C-18 to give 60 days' notice before discontinuing service to a point while reducing service to less than one flight per week should be eliminated. Carriers need to be able to engage in hit-and-run entry and this requires rapid exit. Easy entry and exit are the principal means of limiting the exercise of market power, meaning higher prices and higher costs.

With respect to fares, while the regulation of fares in clause 80 is quite highly circumscribed, it should be eliminated. This should be done for three reasons: to be consistent with the general thrust of Bill C-18, which places greater reliance on market forces to determine price and output; to ensure airlines are free to rationalize the present fare structure, which will probably require fairly large increases in short-haul fares and

[Traduction]

Ce document porte sur trois grands points: premièrement, la modification de la structure du secteur et les forces du marché qui influent sur ces changements au Canada et aux États-Unis; deuxièmement, une évaluation des répercussions que pourrait avoir le projet de loi C-18 sur la réglementation dans le secteur du transport aérien et, troisièmement, une discussion des questions générales qui n'ont pas été abordées dans le projet de loi C-18 mais qui influenceront sur les répercussions de ce texte de loi.

Ce matin, je me contenterai de parler de l'évaluation des répercussions du projet de loi C-18 sur le secteur du transport aérien. M. Stanbury parlera des questions de politique générales.

En ce qui a trait à la déréglementation pratiquement intégrale du secteur du transport aérien dans le Sud, je dois signaler que nous appuyons sans réserves les modifications proposées aux conditions de délivrance de licences; en effet, nous sommes heureux que l'on propose de remplacer le critère actuel de « commodité et nécessité publiques » par une preuve que la compagnie est « prête, apte et disposée » à offrir le service; ainsi la compagnie devra respecter certains critères de sécurité et détenir une police d'assurance adéquate. Nous nous préoccupons cependant du fait que la loi précise que des résidents canadiens doivent détenir 75 p. 100 des actions avec droit de vote d'un transporteur aérien qui offre un service intérieur. Cette disposition va à l'encontre de la politique générale du gouvernement à l'égard de la participation d'intérêts étrangers. Un duopole pourrait être créé dans ce secteur au Canada; si c'était le cas, le danger constitué par la présence éventuelle d'intérêts étrangers pourrait le forcer à avoir des prix et des coûts concurrentiels.

Le gouvernement pourrait permettre une certaine participation d'intérêts étrangers. Par exemple, le Canada pourrait autoriser un nombre limité de transporteurs américains à avoir des filiales au Canada; on pourrait leur permettre d'offrir certains services au Canada. Il faudrait exercer un certain contrôle sur le nombre de transporteurs qui offriraient les mêmes services.

En ce qui a trait à l'abandon de services, l'article 76 du projet de loi C-18 précise que le transporteur qui se propose d'abandonner un service desservant un point ou d'en ramener la fréquence à moins d'un vol hebdomadaire, ne peut donner suite à son projet avant l'expiration de 60 jours suivant la signification d'un avis. Nous sommes d'avis que cette condition devrait être abolie. Les transporteurs doivent pouvoir offrir des services ponctuels, et doivent donc pouvoir abandonner certains services rapidement. La création et l'abandon faciles d'un service représentent la principale façon d'empêcher les intervenants de se servir du pouvoir du marché, ce qui entraînerait des prix et des coûts plus élevés.

Même si, à l'article 80, la réglementation à l'égard des prix est bien circonscrite, nous croyons qu'elle devrait être abolie, pour trois raisons: tout d'abord, cette disposition serait plus conforme à l'idée générale du projet de loi C-18 qui est de laisser aux forces du marché le soin de déterminer le prix et l'étendue des services; cette modification permettrait aux lignes aériennes de rationaliser la structure actuelle des prix,

[Text]

reductions in long-haul fares; and to prevent carriers from being induced to abandon economically viable markets simply because the appropriate fare structure for the market cannot be charged.

Turning to the modified regulation for the north, while *Freedom to Move* proposes virtual deregulation for the entire country, in Bill C-18 air services to and from or within the north are to be regulated much the same way as they are today. In fact, the regulation of fares could well be more restrictive than the present regime based on the changes following the new Canadian air policy of May 1984.

Although there is no reference to public convenience and necessity in clause 72, which deals with the test for entry to the industry and its specific routes, the requirements amount to the PCN test with the onus on the intervenors rather than the applicant.

• 0945

In our view, a mixed regulatory system is untenable and undesirable, even if it can be made to work. This is for several reasons. Several carriers, notably those in the PWA group, will be operating under both regimes and it will be very difficult to prevent cross-subsidization being buried in the carriers' cost allocations. Regulation will slow down entry and exit and hence reduce allocative efficiency.

In the case of bankruptcy of an airline serving both regions, regulation will slow down entry by other carriers to affected northern points.

We do support the use of direct subsidies determined by competitive bidding to provide essential air services to certain communities. We recommend, however, that clause 85 be amended to specify the criteria for the payment of a subsidy. This will reduce the possibility that purely political criteria based on interest group pressures will determine such subsidies.

Furthermore, Parliament should give consideration to financing the subsidies for essential air services by a small tax on airline tickets in Canada. This will ensure that the cost of the policy is visible to all air travellers.

With regard to international services, international air services will be regulated by the new National Transportation Agency, but the agency will be subject to directions by the Minister. Our concern here is that the award of potential valuable international routes may be largely determined by political considerations. Parliament should give consideration

[Translation]

ce qui entraînera probablement une augmentation considérable des prix pour les vols sur de courtes distances et des réductions des prix pour les vols sur de longues distances; enfin, grâce à cette modification, les transporteurs ne seraient pas forcés d'abandonner des marchés viables simplement parce qu'ils ne peuvent pas établir les prix appropriés en fonction du marché.

Passons maintenant à la réglementation modifiée pour le Nord; les auteurs du document *Aller sans entraves* proposaient la déréglementation presque intégrale du pays tout entier; cependant, le projet de loi C-18 ne propose qu'une légère modification des règlements régissant actuellement les services aériens en provenance et à destination du Nord ainsi que les services qui sont offerts à l'intérieur de cette région. De fait, la réglementation des prix pourrait imposer de plus graves restrictions que le régime actuel qui est fondé sur les changements apportés à la nouvelle politique aérienne du Canada de mai 1984.

Même si l'on ne fait pas mention de la commodité et de la nécessité publiques à l'article 72, qui porte sur les modalités de l'entrée dans ce secteur et sur les routes aériennes, les conditions qu'on nous présente sont identiques aux critères de la commodité et de la nécessité publiques sauf que la responsabilité a maintenant été transférée du requérant aux intervenants.

A notre avis, pour plusieurs raisons, un système réglementaire «variable» est insoutenable et peu souhaitable, même s'il pouvait être efficace. Plusieurs transporteurs, notamment ceux qui font parties du groupe PWA, participeraient aux deux régimes; il sera alors très difficile d'empêcher que l'on camoufle un régime d'interfinancement dans les allocations des transporteurs au titre des coûts. La réglementation ralentira la création et l'abandon de services et diminuera ainsi l'efficacité du système d'allocations.

Si une compagnie aérienne participant aux deux systèmes faisait faillite, la réglementation retarderait l'arrivée d'autres transporteurs qui voudraient desservir la région septentrionale touchée.

Nous appuyons l'offre de subventions directes liées au processus d'appel d'offres en ce qui a trait à la prestation de services aériens dans certaines collectivités. Nous proposons cependant que l'article 85 soit modifié et qu'on y précise les critères afférents aux subventions directes. Il sera ainsi moins probable qu'on fasse appel à des critères purement politiques à la suite des pressions exercées par le groupe intéressé.

De plus, le Parlement devrait songer à financer les subventions au titre des services aériens essentiels en prévoyant une petite taxe pour les billets d'avion au Canada. Ainsi tous ceux qui voyagent par avion seraient conscients du coût de cette politique.

C'est le nouvel Office national des transports qui formulera les règlements régissant le service aérien international; cependant le ministre pourra, s'il le désire, donner des directives à l'Office. Nous craignons que, dans ces circonstances, des considérations d'ordre politique influencent largement la délivrance de licences pour des routes internatio-

[Texte]

to specifying in the legislation the criteria to be applied in awarding international routes.

Turning to general issues, in general, we endorse the provisions for binding policy directions by the Governor in Council in clauses 23 and 26 of Bill C-18. We assume they will replace ministerial policy statements whose status as far as the Canadian Transport Commission was concerned was ambiguous.

We recommend that where possible, the National Transportation Agency be requested to hold public hearings on proposed policy directions and that its report to the Minister of Transport be tabled in Parliament.

There are many arguments against Cabinet appeals, as we outline in our paper. Procedurally, they are a nightmare and as a vehicle for altering policy, they are inferior to policy directions. Furthermore, they can have the effect of undermining the regulatory process by politicizing specific decisions. We recommend that Cabinet appeals be abolished in light of the provisions for policy directions.

Turning to the issue of mergers, part VII of Bill C-18 contains an elaborate set of provisions to deal with the acquisition of at least a 10% interest in transportation firms with assets or sales exceeding \$20 million. There are several problems with these provisions: the threshold for potential review by the National Transportation Agency is too low; there is the possibility of inconsistency with the review under the Investment Canada Act, and no review is to be conducted unless there is an objection; no public official is responsible for assessing the likely consequences of a merger in the absence of a complaint. Most importantly, the test to be applied by the National Transportation Agency is far too broad—namely, whether the proposed acquisition is against the public interest.

In light of the general tenor of Bill C-18, we believe the focus should be limited to the proposed acquisition's impact on only two variables: competition and efficiency. We recommend that mergers in transportation industries be dealt with under the Competition Act. In an era of deregulation, there is no logical reason why they should not be subject to exactly the same rules as almost all other industries.

At this point, I would like to turn the floor over to Professor Stanbury to comment on general policy issues.

Dr. W.T. Stanbury (Faculty of Commerce and Business Administration, University of British Columbia): Thank you. The deregulation of Canadian airlines must be considered in the larger context of the full range of public policies towards

[Traduction]

nales qui pourraient être fort rentables. Le Parlement devrait songer à préciser dans la loi les critères qui seront utilisés lors de la distribution des routes internationales.

Passons maintenant aux questions d'ordre général. Nous appuyons dans l'ensemble les articles 23 et 26 du projet de loi C-18 qui portent sur les directives générales données à l'Office par le gouverneur en conseil. Nous supposons que ces directives remplaceront les énoncés politiques ministériels dont le statut, d'après la Commission canadienne des Transports, était plutôt ambigu.

Il faudrait, à notre avis, proposer que l'Office national des transports tienne des audiences publiques pour discuter des directives générales proposées et qu'il présente au ministre des Transports un rapport sur la question qui sera déposé au Parlement.

Comme nous le signalons dans notre mémoire, il existe plusieurs raisons pour lesquelles on s'oppose au processus d'appel auprès du Cabinet. Sur le plan de la procédure, ces appels sont un vrai cauchemar; comme méthodes à utiliser pour modifier la politique, ils sont moins efficaces que les directives générales. De plus, ils pourraient, en raison d'une certaine politisation des décisions, affaiblir le processus réglementaire. Puisque certaines dispositions prévoient des directives générales, nous proposons l'abolition des appels au Cabinet.

Passons maintenant à la question des fusionnements. La partie VII du projet de loi C-18 comporte toute une série de dispositions détaillées portant sur l'acquisition d'au moins 10 p. 100 des actions des entreprises de transport dont les ventes ou l'actif dépassent 20 millions de dollars. Ces dispositions créent plusieurs problèmes: le seuil prévu pour l'examen par l'Office national des transports est trop faible; il se pourrait que cet examen soit incompatible avec l'examen prévu aux termes de la Loi sur Investissement Canada et, à défaut d'opposition, le projet ne fera pas l'objet d'un examen; aucun fonctionnaire n'est chargé d'évaluer les répercussions possibles d'un fusionnement si aucune plainte n'a été déposée. Enfin, et c'est encore plus important, le critère utilisé par l'Office national des transports est beaucoup trop vague—it doit simplement déterminer si le projet d'acquisition est contraire à l'intérêt public.

Compte tenu de l'orientation générale du projet de loi C-18, nous sommes d'avis que nous devrions nous limiter à deux grands critères lorsque l'on étudie les répercussions d'un projet d'acquisition: la concurrence et l'efficacité. Nous recommandons donc que les fusionnements dans les secteurs des transports soient étudiés conformément aux dispositions de la Loi sur la concurrence. A une époque où l'on propose la déréglementation, il serait simplement logique d'assujettir ce secteur aux mêmes règlements que presque tous les autres secteurs.

Je laisserai maintenant M. Stanbury dire quelques mots sur les questions d'ordre général.

M. W.T. Stanbury (Faculté de commerce et d'administration, Université de la Colombie-Britannique): Merci. La déréglementation des compagnies aériennes canadiennes doit être étudiée dans le contexte plus général des politiques

[Text]

this industry. In particular, five issues are of paramount importance: first, the future ownership of Air Canada; second, the role of competition policy vis-à-vis the industry; third, computer reservation systems; fourth, frequent flyer programs; and fifth, consumer protection matters.

I begin with Air Canada. We strongly recommend that the federal government move expeditiously to privatize Air Canada. There are at least seven reasons why this should be done:

First, Air Canada no longer serves any major public policy purpose as it did, for example, between 1937 and the late 1950s.

Second, if Air Canada is going to compete effectively under the more competitive and dynamic conditions of deregulation, it must be free of both implicit and explicit constraints imposed by its government owner.

Third, the take-over of Canadian Pacific Airlines by PWA means that Air Canada's dominance of the industry is over. It now has a potentially very effective rival.

• 0950

Fourth, continued government ownership could provide Air Canada with unfair advantages over its rivals. For example, lower cost of capital or access to public funds to cover losses.

Fifth, if the full benefits of deregulation are to be achieved, all carriers must have the maximum freedom and incentive to respond to market forces.

Sixth, within a few years Air Canada will need large sums to replace its fleet of DC-9 aircraft. The government appears to be unwilling to inject the necessary amount of capital into the airline to make this possible.

Seventh, if Air Canada continues to be owned by the federal government, there is a substantial danger that it will operate as a high price, high cost carrier. In a duopoly, its chief rival would find it easy to accept Air Canada's price leadership to the disadvantage of customers, even if PWA-CPAL is more efficient than Air Canada.

Mr. Benjamin: What has this to do with the bill?

Dr. Tretheway: We do not recommend that privatization take the form of a mixed enterprise in which the federal government would retain a large minority interest or a majority of the voting shares. This approach will not ensure that the government exercises no influence over the carrier, and that management is highly responsive to market forces, including what we describe as the revenge of the capital market.

[Translation]

gouvernementales visant ce secteur. Cinq grandes questions revêtent une importance toute particulière: premièrement, les futurs propriétaires d'Air Canada; deuxièmement, le rôle des politiques en matière de concurrence dans ce secteur; troisièmement, les systèmes informatisés de réservations; quatrième, les programmes destinés aux grands voyageurs; et cinquièmement, les mesures de protection des consommateurs.

Commençons donc par Air Canada. Nous exhortons le gouvernement fédéral à privatiser Air Canada le plus tôt possible. Nous proposons cette mesure pour au moins sept grandes raisons:

Premièrement, Air Canada ne joue plus un rôle politique important comme elle le faisait, par exemple, entre 1937 et la fin des années 1950.

Deuxièmement, si l'on veut qu'Air Canada soit très concurrentielle dans un système déréglementé plus concurrentiel et plus dynamique, il ne faut pas que la société soit assujettie aux contraintes directes et indirectes qu'imposent son propriétaire, le gouvernement.

Troisièmement, l'acquisition de *Canadian Pacific Airlines* par PWA a mis fin à la domination du secteur par Air Canada. La société Air Canada a désormais un concurrent qui pourrait être fort efficace.

Quatrièmement, si Air Canada appartenait toujours au gouvernement, elle pourrait avoir des avantages que les autres lignes aériennes n'ont pas. Comme un coût plus faible pour le capital et un accès aux deniers publics pour compenser les pertes.

Cinquièmement, si les pleins avantages de la déréglementation se concrétisent, tous les transporteurs doivent avoir la liberté et les encouragements nécessaires pour profiter pleinement des forces du marché.

Sixièmement, d'ici quelques années, la Société Air Canada aura besoin de sommes considérables pour remplacer tous ses avions de type DC-9. Le gouvernement ne semble pas disposer à fournir le capital nécessaire.

Septièmement, si le gouvernement fédéral continue à être le propriétaire d'Air Canada, cette compagnie pourrait fort bien exploiter ses services à des prix et à des coûts plus élevés. Dans une situation de duopole, son principal concurrent emboîterait facilement le pas à Air Canada à cet égard, ce qui nuirait aux consommateurs, même si le groupe PWA-CPAL est plus efficace qu'Air Canada.

M. Benjamin: Cela n'a rien à voir avec le projet de loi!

M. Tretheway: Nous ne proposons pas une privatisation qui serait caractérisée par une entreprise mixte où le gouvernement fédéral détiendrait des intérêts minoritaires importants ou la majorité des actions avec droit de vote. En effet, dans de telles circonstances, nous ne pourrions empêcher le gouvernement d'exercer une certaine influence sur le transporteur et nous ne pourrions forcer la direction à être sensible aux forces du marché, y compris ce que nous appelons la vengeance du marché des capitaux.

[Texte]

Preference should be given to the sale of Air Canada in a large block to the highest bidder over a general stock issue. This is to ensure that the new owners have the ability to exercise control over management. It is also to prevent Air Canada from obtaining a competitive edge over rivals by having a large number of consumers being owners of the company as well. If Air Canada's shares are offered at a fair price, this is less of a problem. However, governments typically sell their enterprises at a discount, as the recent history of privatizations in the United Kingdom indicates.

The second general policy issue is competition policy as it relates to the airline industry. It is essential that the relationship between transportation regulation and competition policy be clarified. The ambiguities associated with the so-called regulated conduct exemption under the Competition Act must be eliminated.

We recommend that once Bill C-18 is enacted, the deregulated airline industry should be subject to the Competition Act which deals with various types of horizontal agreements, predatory and discriminatory pricing, misleading advertising and other types of deceptive practices.

Given that the industry has become a duopoly, it is imperative that price fixing, market sharing and entry barring agreements between Air Canada and PWA CPAL be subject to section 32 of the Competition Act. In addition, section 34 of the Competition Act, which deals with predatory pricing, should be amended to ensure that it covers quantity predation as well as price predation.

Third, on computer reservation systems, with increasing concentration in the airline industry, the importance of easy and non-discriminatory access to computer reservation systems increases. Presently Air Canada's Reservec system serves 85% of automated travel agents. These agents sell the overwhelming majority of airline tickets in Canada. Air Canada enjoys certain advantages as a result of its ownership of Reservec.

While CPAL pays a fee for each ticket booked on Reservec, Air Canada pays no fee to CP Air for tickets booked on the latter's Pegasus system. Air Canada provides more up to date information on its flights to Reservec, while other airlines' information is updated only every 48 hours. Air Canada specifies how information is coded, recalled and displayed on the terminal. Air Canada obtains much more information about travel agents using Reservec than do other airlines, and this is a major advantage in marketing.

We recommend that the Governor in Council amend the air carrier regulations to require that all providers of computer reservation systems guarantee non-discriminatory access, fees and information to all airlines wanting to use their system.

[Traduction]

La meilleure solution pour la vente de la Société d'Air Canada serait de lancer un appel d'offres et de vendre une grande partie des actions au plus offrant. Ainsi les nouveaux propriétaires pourraient exercer une bonne influence sur la direction. De cette façon, Air Canada n'aurait pas d'avantages concurrentiels particuliers parce que, ainsi, la Société ne pourrait pas avoir comme propriétaires un grand nombre de consommateurs. Si les actions d'Air Canada étaient offertes à un prix juste, il y aura moins de danger. Cependant, nous savons bien que les gouvernements ont l'habitude de vendre leurs sociétés au rabais, comme le montrent les privatisations qui ont récemment eu lieu au Royaume-Uni.

La deuxième question de politique générale est celle d'une politique sur la concurrence dans le secteur du transport aérien. Il faut absolument que l'on précise les rapports qui existent entre la réglementation sur les transports et la politique en matière de concurrence. Les ambiguïtés afférentes à ce qu'on appelle l'exemption au titre des activités réglementées prévue dans la Loi sur la concurrence doivent disparaître.

À notre avis, dès la mise en vigueur du projet de loi C-18, les secteurs déréglementés du transport aérien devraient être assujettis à la Loi sur la concurrence en ce qui a trait aux ententes horizontales, aux prix abusifs et discriminatoires, à la publicité trompeuse et aux autres pratiques déloyales.

Puisque ce secteur est maintenant devenu un duopole, les ententes d'établissement des prix, de partage du marché ainsi que les ententes visant l'interdiction d'accès qui ont été conclues entre Air Canada et PWA-CPAL devraient dès maintenant être assujetties à l'article 32 de la Loi sur la concurrence. De plus, l'article 34 de cette loi, qui porte sur les prix abusifs, devrait être modifié pour viser désormais les abus au niveau de la quantité et des prix.

Passons maintenant au système informatique de réservations. La concentration accrue du secteur sera accompagnée d'une augmentation de l'importance que revêtira l'accès facile et non discriminatoire à un système de réservations informatique. Actuellement, le système Reservec d'Air Canada est utilisé par 85 p. 100 des agents de voyage qui possèdent un terminal. Ces agents vendent la plus grande partie des billets d'avion vendus au Canada. Air Canada jouit donc de certains avantages puisqu'elle possède le système Reservec.

CPAL verse un montant donné pour chaque billet inscrit sur le système Reservec; cependant, Air Canada ne verse aucun droit à CP Air lorsque ses billets sont inscrits sur le système Pegasus de CP. Air Canada procède à une mise à jour ponctuelle des données Reservec portant sur ses vols; cependant, les renseignements portant sur les vols offerts par les autres compagnies aériennes ne sont mis à jour que toutes les 48 heures. Air Canada précise sur le terminal comment les renseignements sont fournis, récupérés et affichés. Air Canada reçoit beaucoup plus de renseignements des agents de voyage qui utilisent le réseau Reservec que les autres lignes aériennes; c'est là un avantage commercial précieux.

Nous recommandons que le gouverneur en conseil modifie le règlement visant les transporteurs aériens et exige que ceux qui fournissent des systèmes informatiques de réservations garantissent un accès, des droits et des renseignements non

[Text]

Moreover, Parliament should give serious consideration to requiring Air Canada to sell off its Reservec system to someone outside the industry, or to require Air Canada to set up Reservec as a separate entity under the mutual ownership of all the airlines using its services now and in the future.

Frequent flyer programs: Since they were permitted in 1984, frequent flyer programs have been used by the airlines to build brand loyalty. Their rapid growth has contributed to demand side forces favouring large network carriers. They now constitute a significant barrier to entry. At the very least, such programs raise the costs of smaller carriers.

We recommend that Bill C-18 be amended with a provision terminating existing frequent flyer programs and prohibiting them in the future. This provision should be implemented through a bilateral agreement with the United States, so that Canadian trans-border carriers are not at a disadvantage compared with their American counterparts.

Finally, we turn to the matter of consumer protection. The drafters of Bill C-18 have failed to deal adequately with such consumer protection issues as false or misleading advertising and other deceptive practices, bumping passengers on over-booked flights, liability for lost luggage, protection of advanced payments on charter flights, various types of personal discrimination, and smoking regulations.

While some of these matters are now dealt with in the air carrier regulations, these sections may disappear with the general deregulation provisions of Bill C-18. We urge Parliament to request the Minister of Transport to table a document that indicates in some detail how these matters will be dealt with after Bill C-18 is enacted.

Thank you very much, Mr. Chairman. We invite your questions.

• 0955

The Chairman: Thank you, Dr. Stanbury and Mr. McKendry. I want to thank you for your brief from a responsible national association that certainly zoned in on the bill. The general questions also had to do with competition, which is the whole thrust of Bill C-18 and Bill C-19.

[Translation]

discriminatoires à toutes les lignes aériennes qui veulent s'en servir.

De plus, le Parlement devrait sérieusement songer à ordonner à Air Canada de vendre son système Reservec à un intéressé qui n'est pas du secteur du transport aérien ou à lui ordonner de faire de Reservec un groupe distinct qui appartiendrait à toutes les lignes aériennes qui font ou feront appel à ses services.

Passons maintenant au programme destiné aux grands voyageurs. Ces programmes sont autorisés depuis 1984 et les lignes aériennes s'en servent pour acheter la loyauté de leurs passagers. Ces programmes ont connu une croissance rapide; les consommateurs en raison de leur existence font plus souvent appel aux services des grands transporteurs. Ces programmes représentent maintenant un obstacle à l'établissement d'un service, et tout au moins ils augmentent les coûts des petits transporteurs.

Nous recommandons donc que le projet de loi C-18 soit modifié et que l'on y prévoit une disposition abolissant les programmes destinés aux grands voyageurs et interdisant la mise sur pied de tels programmes. Cette disposition devrait être mise en oeuvre dans le cadre d'une entente bilatérale entre le Canada et les États-Unis de sorte que les transporteurs canadiens qui offrent des services transfrontaliers aient exactement les mêmes avantages que leurs homologues américains.

Enfin, passons à la protection des consommateurs. Ceux qui ont rédigé le projet de loi C-18 n'ont pas vraiment établi des mesures de protection du consommateur dans les domaines suivants: la fausse publicité ou la publicité trompeuse et d'autres pratiques déloyales, la situation des passagers qui ne peuvent prendre l'avion parce qu'un trop grand nombre de billets ont été vendus, la responsabilité relative aux bagages perdus, la protection des consommateurs qui paient une partie du montant de leur billet d'avion pour les vols par affrètement, divers types de discrimination personnelle et, enfin, les règlements à l'égard des droits des fumeurs et des non-fumeurs.

Puisque certaines de ces questions sont abordées par les règlements visant les transporteurs aériens, il se pourrait que ces mesures disparaissent suite à l'adoption des mesures générales de déréglementation prévues dans le projet de loi C-18. Nous exhortons le Parlement à demander au ministre des Transports de déposer un document expliquant en détail comment ces mesures de protection du consommateur seront mises en oeuvre une fois que le projet de loi C-18 aura été adopté.

Merci beaucoup, monsieur le président. Nous sommes disposés à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Stanbury et monsieur McKendry. Je tiens à remercier votre association nationale, une association fort respectable, d'avoir présenté un mémoire qui portait sur les principaux éléments du projet de loi. Les

[Texte]

I am really not too excited by any member wondering why you got into some of those general policy areas. They are very relevant for the consideration of this committee, and I compliment you for zoning in on the bill. I hope all other witnesses continue to zone in on the bill.

We are open to questions. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I would like to know from Mr. Tretheway if this document that he has presented to us has been discussed at meetings of consumers' groups.

Mr. McKendry: I can at least answer that partly. This document was prepared at our request, and two weekends ago a draft of this document was brought before what we call our Regulated Industries Program Council. That is a group of volunteers that sets CAC policy in these areas, and every recommendation or suggestion by Dr. Tretheway and Dr. Stanbury were considered and discussed by the council of volunteers.

Mr. Ouellet: By how many people?

Mr. McKendry: Approximately 10 people.

Mr. Ouellet: How many people belong to the Consumers' Association of Canada?

Mr. McKendry: Approximately 160,000 people.

Mr. Ouellet: I have the feeling that this document is a biased point of view, in a very narrow sense, and does not represent the interests of consumers at large in Canada.

Some hon. members: Hear, hear!

Mr. Ouellet: I regret very much that such a serious association leads itself to that type of presentation. We have been accustomed to this by the Chamber of Commerce of Canada, to be taken over by private, special major interests. But frankly, if that is the way that the Consumers' Association of Canada is now going to be directed, it is very regrettable, and I am very sorry.

Mr. McKendry: Mr. Ouellet, I am—

Mr. Ouellet: As a former Minister of Consumer and Corporate Affairs, I am at a loss to see why the Consumers' Association of Canada has come before this committee with that type of presentation. I think it is a disgrace for the Consumers' Association of Canada, and I am not going to ask any questions, because I do not think you are legitimate.

Mr. McKendry: Mr. Ouellet, I would like to respond to that. If you do not think it is legitimate for a group representing 160,000 consumers in Canada—we are now in our 40th year—to appear before you, then I think that reflects improperly on this committee. If we have come to a stage where 160,000

[Traduction]

questions générales que vous avez abordées portaient sur la concurrence, l'élément central des projets de loi C-18 et C-19.

Je ne suis pas très heureux que certains des députés se demandent pourquoi vous avez abordé certaines de ces questions générales. Vos commentaires me semblaient fort pertinents compte tenu le mandat du Comité; je tiens à vous féliciter d'avoir concentré vos commentaires sur les grands points du projet de loi. J'espère que tous les autres témoins en feront de même.

Nous passons donc aux questions. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: J'aimerais que M. Tretheway me dise si les groupes de consommateurs ont discuté du mémoire qu'il nous a présenté ce matin.

M. McKendry: Je peux répondre à cette question en partie. Ce document a été préparé à notre demande, et il y a deux weekends, et une ébauche du document a été présentée à un groupe que j'appellerai le Conseil responsable du programme visant les secteurs réglementés. Il s'agit d'un groupe de bénévoles qui élaborent les politiques de l'ACC dans ces secteurs; toutes les recommandations ou les propositions formulées par M. Tretheway et M. Stanbury ont été étudiées et discutées par ce Conseil.

M. Ouellet: Combien de personnes font partie de ce Conseil?

M. McKendry: Environ dix.

M. Ouellet: Combien de membres l'Association des consommateurs du Canada compte-t-elle?

M. McKendry: Environ 160,000.

M. Ouellet: J'ai l'impression que ce document reflète un certain parti pris, et ne représente pas vraiment les intérêts de l'ensemble des consommateurs au Canada.

Des voix: Bravo!

M. Ouellet: Je suis vraiment désolé de voir une association aussi respectable que la vôtre agir de cette façon. Nous nous attendons à des choses de ce genre de la part de la Chambre de commerce du Canada, qui est dominée par des groupes privés qui ont des intérêts bien spéciaux. Je dois dire honnêtement que je trouve qu'il est fort regrettable que l'Association des consommateurs du Canada agisse de cette façon.

M. McKendry: Monsieur Ouellet, je . . .

M. Ouellet: A titre d'ancien ministre de la Consommation et des Corporations, je ne comprends vraiment pas pourquoi l'Association des consommateurs du Canada est venue présenter un témoignage de ce genre à notre Comité. Je crois que c'est honteux, et je ne poserai pas de questions parce que je ne crois pas que vous représentiez vraiment les consommateurs.

M. McKendry: Monsieur Ouellet, j'aimerais répondre à votre accusation. Si vous ne pensez pas qu'il soit juste qu'un groupe qui représente 160,000 consommateurs canadiens—nous avons maintenant 40 ans—témoigne devant votre Comité . . . on pourrait se poser des questions sur votre Comité.

[Text]

people cannot make representations on behalf of their membership to this committee, it is an unfortunate situation.

We are in our 40th year of existence. This is an issue that we have actively participated in over the last decade. We have appeared before the Canadian Transport Commission frequently. This is the third time that I can recall we have appeared before this committee on this same matter. We have continuously advocated the same position. At one of our annual meetings, approximately four or five years ago, where the general membership meets, airline deregulation was a major matter discussed at that meeting.

Our position has always been the same over the last 10 years: more competition and economic deregulation of the airline industry. We feel that we have very strong support within our association for the positions that have been expressed here.

We retained Dr. Stanbury and Dr. Tretheway because we wanted to have expert analysis of the bill, to make sure that the bill in fact reflected the policy that we think is appropriate, and that is the basis on which they were retained by us. They are not saying anything that we have not said many times before.

Mr. Ouellet: You are telling me that you have consulted the associations, and all your membership is in favour of dismantling Air Canada the way that is recommended here? You have consulted them; that is the mandate you have from your membership?

• 1000

Mr. McKendry: We have consulted the council of volunteers that is appointed by the board of directors that is elected by the membership. I would never argue that every one of our 160,000 members agrees with that position.

I should also point out that in December 1983 we hired the Gallup organization to do a public opinion survey for us on airline deregulation because we wanted to ensure when we appeared before the Canadian Transport Commission in the spring of 1984 that we had a broader understanding of people's views in these matters than just our membership. Often when we appear before a body such as this or the Canadian Transport Commission, we are perceived as speaking on behalf of all consumers in Canada. We wanted to have a good understanding of what all consumers felt about this issue, so we have even gone as far as to pay Gallup to do a survey in that connection.

The Chairman: Mr. McKendry, you have had your exchange with Mr. Ouellet. Mr. Ouellet was expressing his thoughts, but they are certainly not the thoughts of the Chair, and other members can express their thoughts. I thought your brief was most relevant and zoned in on the bill. Quite frankly, we can get through these hearings in about another week if all members take the same position that Mr. Ouellet has. A good many witnesses are going to come before us in terms of some relevancy—

[Translation]

Si un groupe représentant 160,000 membres ne peut pas témoigner au nom de ses membres, c'est vraiment malheureux.

Notre groupe a été fondé il y a déjà quarante ans. Nous nous occupons de la déréglementation depuis déjà dix ans. Nous avons témoigné devant la Commission canadienne des transports assez souvent. C'est la troisième fois, si je me souviens bien, que nous témoignons devant votre Comité sur ce même sujet. Nous avons toujours proposé la même politique. Lors d'une de nos réunions annuelles, il y a quatre ou cinq ans, il s'agit de la réunion de tous les membres, la déréglementation du secteur du transport aérien était l'une des questions à l'ordre du jour.

Nous n'avons pas changé d'opinion depuis dix ans: nous sommes convaincus que la déréglementation du secteur du transport aérien rendra ce secteur plus concurrentiel et plus rentable. Nous sommes convaincus que l'ensemble de nos membres nous appuie à cet égard.

Nous avons fait appel aux services de MM. Stanbury et Tretheway parce que nous voulions que des experts étudient le projet de loi; nous voulions nous assurer que ce texte de loi reflétait bien une politique adéquate. C'est pourquoi nous avons fait appel à leurs services. Tout ce qu'ils disent, nous l'avons déjà dit à plusieurs reprises.

M. Ouellet: Vous me dites que vous avez consulté les associations et que tous les membres de votre groupe proposent la privatisation d'Air Canada de la façon que vous avez proposée? Vous les avez consultés; c'est le mandat que vos membres vous ont accordé?

M. McKendry: Nous avons consulté le conseil de volontaires nommés par le Conseil d'administration, lequel est élu par nos membres. Il serait bien entendu exagéré de dire que la totalité de nos 160,000 membres sont d'accord là-dessus.

En décembre 1983, nous avons demandé à l'organisation Gallup de faire un sondage auprès du public sur la question de la déréglementation du transport aérien, et ce, afin de nous permettre de savoir, en vue de notre comparution devant la CTC au printemps de 1984, ce que les gens en pensent en général et non pas seulement nos membres. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, lorsque nous comparaissons devant diverses instances, on nous considère généralement comme faisant valoir le point de vue de l'ensemble des consommateurs canadiens. Donc c'est pour nous faire une idée plus précise de ce que les consommateurs pensent de cette question que nous avons fait faire un sondage Gallup.

Le président: Monsieur McKendry, vous avez eu l'occasion de parler avec M. Ouellet qui a fait voir son point de vue, que je ne partage pas d'ailleurs bien entendu, et d'autres membres du comité sont également intervenu dans la discussion. J'ai trouvé votre intervention fort intéressante. Nous pourrions en principe terminer nos audiences d'ici une semaine si tous les membres du comité se comportaient comme M. Ouellet. Nous avons encore un certain nombre de témoins à entendre...

[Texte]

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to tell you that if you want to speak and participate in the debate, give your chairmanship to someone else and you will have discussion. I resent that every time someone here around the table expresses a view that you do not like, you come in and give your own interpretation.

The Chairman: When you expressed a biased point of view to a very responsible witness, I as the Chair can exercise that right to express my view as the Chair, and other members can express their views if they wish.

Mr. Ouellet: You do not know what a chairmanship is; you act as a bad chairman. You are the worst chairman I have ever met in my life.

The Chairman: You are acting as though you are still Minister of Consumer and Corporate Affairs in a government that is defunct, so you have to smarten up too.

Mr. Ouellet: I do not have to take this from you, sir. I think you are a disgrace as a chairman, and I think it is about time you learned what a chairman is.

The Chairman: Do you want to put it to a vote, Mr. Ouellet?

Mr. Ouellet: I beg your pardon?

The Chairman: Do you want to put it to a vote if the members here think I am a disgrace as a chairman or you are a disgrace as a questioner?

Mr. Ouellet: I am not a disgrace as a questioner. I believe that these gentlemen are presenting an anti-Air Canada point of view—

The Chairman: I hope you can—

Mr. Ouellet: —that has not been fully canvassed by this membership.

The Chairman: You know how national associations work; they have committees to prepare certain briefs. This is a responsible association, and I hope you conduct yourself accordingly when other witnesses come before you who may not—

Mr. Ouellet: It used to be a responsible association.

The Chairman: —have the unilateral, unanimous vote on a national vote before they present things to this committee.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I wonder if we cannot come back to order, because we are appearing in public before a responsible witness, as you point out. I have to also add a comment to the effect that we are expressing personal and biased opinions, which lead to this kind of controversy. They in themselves are not given the same kind of credibility and responsible approach to the presentations made. We have to, each one of us, guard our words if we want to conduct the kind of meeting you are talking about.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I just wanted to say that I think we should realize that a large number of the organizations that

[Traduction]

M. Ouellet: Monsieur le président, si vous tenez à participer à la discussion, je propose que vous cédiez la présidence du comité à quelqu'un d'autre. Je trouve inadmissible que vous interveniez chaque fois que quelqu'un exprime un point de vue contraire au vôtre.

Le président: C'est parce que vous avez parlé à un témoin sérieux de façon aussi partisane que je suis intervenu, ce qui est d'ailleurs mon droit tout comme celui de tous les autres membres du comité.

M. Ouellet: Vous ne savez pas comment un président de comité doit se comporter. Vous êtes le pire président que j'ai jamais vu.

Le président: Et vous, vous vous comportez comme si vous étiez toujours ministre de la Consommation et des Corporations de l'ancien gouvernement. Vous avez donc vous aussi quelque chose à apprendre.

M. Ouellet: Ce que vous dites est tout à fait scandaleux et je trouve qu'il serait grand temps que vous changiez vos façons de procéder.

Le président: Vous voulez mettre la question aux voix?

M. Ouellet: Vous dites?

Le président: Vous voulez mettre aux voix la question de savoir si les membres du comité estiment que je m'oppose à vous de façon scandaleuse en ma qualité de président ou si c'est plutôt vous qui vous comportez de façon scandaleuse en tant que membre du comité.

M. Ouellet: Je n'ai absolument pas posé de question scandaleuse. Ces messieurs ont parlé contre Air Canada...

Le président: J'espère que...

M. Ouellet: Mais sans que cela traduise l'opinion de leurs membres.

Le président: Vous savez fort bien que, dans toutes les associations nationales, un comité est chargé de rédiger certains mémoires. Il s'agit en l'occurrence d'une association sérieuse et j'espère que vous vous conduirez pour votre part de façon sérieuse avec d'autres témoins...

M. Ouellet: C'était une association sérieuse autrefois.

Le président: ... qui n'ont pas nécessairement obtenu un vote unanime avant de déposer devant le comité.

M. Reid: Monsieur le président je propose qu'on laisse tomber cette discussion car il ne faut pas oublier que nous avons affaire effectivement à un témoin sérieux comme vous venez vous-mêmes de le dire. C'est d'ailleurs parce que certains d'entre nous tiennent à exprimer des opinions partisans que l'atmosphère se gâte. Nous devrions chacun réfléchir deux fois avant de prendre la parole si nous tenons à ce que nos audiences soient menées avec tout le sérieux qui convient.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Il est tout à fait normal que de nombreuses organisations qui comparaissent devant n'ont pas nécessaire-

[Text]

come before us have not contacted every member. I have had similar feelings about some of our unions, but they felt they were representing the thinking of the union, so I accept that. I do not think we can start questioning the integrity of organizations.

The Chairman: Absolutely. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I feel somewhat as Mr. Ouellet does. I guess exasperated is about the best word I can think of.

I think your submission, gentlemen and madam, is not—I repeat, not—in the best interests of Canadian consumers; much of it is not in the best interests. But that is for you to answer to the consumers of Canada—and there are 25 million of them, not 160,000.

However, I am really distressed about what you had to say about how to control what now is the case of a duopoly in the airline industry and allow controlled foreign entry to hit that duopoly, I think to use your words. There are two points I want to put to you on this. I think it is a bloody disgrace that we have to rely on the airlines of another country to do a job of proper competition and proper business practice and proper service to our consumers instead of making our own airlines do it. I think that is just a patent sell-out of our sovereignty and our independence. The fact that a responsible Canadian consumer organization would even suggest that distresses me no end.

• 1005

I think your association has to come up with much better recommendations than that on how to control a duopoly. As everybody knows, deregulation has brought about in the United States, and now in Canada, an even bigger concentration. Just six big airlines in the United States now control about 87% of the market. And now we are down to two in Canada. They are going to control about an equivalent amount. That is the inevitable result of the kind of deregulation that happened down there and what is proposed here. I was hoping you would come up with some better recommendation than that.

The other thing is, is not it true that in Canada . . . and I am guilty of it myself sometimes, overdoing comparisons between Canada and the United States. Our markets are so much smaller, and our major markets are not only smaller than major markets in the United States, but they are few and far between. The more you fractionize a market . . . I know in my city one airline can make a buck, and two airlines more or less break even, but when a third one came in, none of them made any money. One pulled out. The market just is not big enough. It is just totally unrealistic to expect to have a champagne service from a multiplicity of airlines in a beer market. It just does not make any kind of business, economic, or social sense, and it is not in the best interest of the consumers. That is another inevitable result of the kind of deregulation that is proposed.

Dr. Tretheway: On the first question, on the reliance on airlines of another country to serve our needs, we certainly are

[Translation]

ment contacté chacun de leurs membres. C'est notamment le cas de certains de nos syndicats qui estiment néanmoins traduire l'opinion de la majorité de leurs membres. Je ne pense pas qu'il soit souhaitable de mettre en doute l'intégrité de ces organisations.

Le président: Exactement.

M. Benjamin: Je comprends que M. Ouellet soit quelque peu exaspéré.

Je trouve que la déposition des témoins va à l'encontre des intérêts des consommateurs canadiens. Ce sera d'ailleurs à vous de rendre des comptes aux consommateurs canadiens, et ils sont 25 millions et non pas 160,000.

Je n'ai pas beaucoup apprécié ce que vous avez à nous dire sur la façon de maîtriser ce que vous appelez le duopole dans les transports aériens en permettant à des compagnies étrangères de se tailler une part du marché. Je trouve pour ma part qu'il est scandaleux que nous soyons obligés de nous fier à des compagnies aériennes étrangères pour assurer un niveau de concurrence et une qualité de services convenable alors qu'il faudrait, à mon avis, obliger nos propres compagnies aériennes à en faire autant. C'est à mon sens une atteinte à la souveraineté nationale. Je trouve très regrettable qu'une organisation des consommateurs canadiens soi-disant sérieuse puisse faire pareille suggestion.

Je m'attendais à ce que vous nous fassiez d'autres propositions plutôt que de nous dire comment maîtriser le duopole. Tout le monde sait que la déréglementation n'a fait que renforcer la concentration d'abord aux États-Unis et maintenant au Canada. Ainsi aux États-Unis, 87 p. 100 du marché est contrôlé par les six principales compagnies aériennes, cependant qu'au Canada deux compagnies aériennes seulement se partageront environ la même proportion du marché. La déréglementation débouche fatalement sur la concentration. J'espérais donc que vous auriez de meilleures recommandations à nous soumettre.

Il est d'ailleurs fallacieux de toujours comparer la situation canadienne à celle des États-Unis car nos marchés sont infiniment plus petits et éloignés les uns des autres. Ainsi dans la ville d'où je viens, une compagnie d'aviation parvient à réaliser des bénéfices et avec deux cela peut encore aller mais la troisième a été obligée de se retirer. La multiplication des compagnies d'aviation ne sera donc pas à l'avantage des usagers et personne finalement n'en profitera, alors que la déréglementation pousse justement dans ce sens.

M. Tretheway: Nous n'avons jamais proposé d'ouvrir dès maintenant l'accès du marché canadien aux compagnies

[Texte]

not advocating that we open up our markets immediately. What we hope is that the threat of being able to open our markets to foreign carriers will be sufficient to enable the duopoly we seem to be emerging toward to behave in a competitive manner. We have great confidence that the duopoly of Pacific Western Airlines and Air Canada will in fact behave competitively, but we recognize that not all duopolies behave that way, so we are looking for methods to ensure they behave competitively.

Dr. Stanbury: We are not relying at all exclusively on foreign entry to control the duopoly. You will notice in our brief we strongly endorse the transfer of the deregulated airline industry to the jurisdiction of the Competition Act, which Mr. Ouellet has had a strong hand in bringing into place. It seems to me that is the first line. We point out very carefully in the brief that with the high degree of concentration in the industry, should the Director of Investigation Research find the existence of an agreement, he would find it relatively easy to obtain a conviction for co-ordination on price or entry or any other conditions of competition. So there are really two parts to our advocacy on that point.

I want to emphasize again the point Mr. Tretheway made, and that is that we do not propose this to be used immediately. If competition works out to be effective and efficient, there is no reason at all to allow foreign entry. If it turns out not to be the case and competition policy is inadequate, this is another line of defence. That is our point to the committee.

Dr. Tretheway: About the second question, on fractionizing markets, I would like to point out that the moves toward deregulation, including those that began in May 1984, have benefited a number of communities with a viable competitive service where it was not available before. I will offer one specific example. The route from Kelowna, B.C., a smaller community in the interior, to Vancouver had a monopoly by Pacific Western Airlines and very high prices. It now receives competitive services, including service from Air B.C., an airline in the Air Canada camp.

Mr. Benjamin: You said in your brief remove the foreign ownership clause, which means you do not want to restrict. Make up your minds.

You talk about the best interests of the consumer. You propose doing away with Aeroplan and these other fare-saver plans, which have proven to be the most popular thing amongst Canadian air travellers of anything the airlines have ever done. They save consumers money, and you say do away with them. You suggest a subsidy of a small tax on airline tickets—and we just had them increased in the budget—to cover any subsidies required for northern and remote communities, but some increased costs for the consumer of air transportation. Make up your minds.

• 1010

Dr. Tretheway: With respect to the subsidy issue, the act specifically states there will be subsidy for maintaining services at particular communities in Canada. Well, the subsidy has to come from somewhere. We thought we would provide a proposal as to where that subsidy might come from. Rather

[Traduction]

aériennes étrangères. Nous espérons que la seule menace de cette possibilité amènera les deux principales compagnies d'aviation canadiennes à offrir de meilleurs services. Nous estimons d'ailleurs que *Pacific Western Airlines* et Air Canada se feront une concurrence normale mais ce n'est pas nécessairement vrai de tous les cas de duopole et il faut donc s'assurer qu'il y ait un certain degré de concurrence.

M. Stanbury: Cette concurrence nécessaire ne sera pas le fait des seules compagnies étrangères. Ainsi nous préconisons que les compagnies aériennes déréglementées relèvent désormais de la Loi sur la concurrence jadis mise au point par M. Ouellet. Ce serait donc une première mesure. Étant donné la forte concentration dans le transport aérien, si le directeur des enquêtes constatait qu'il y avait une entente, il ne devrait en principe pas avoir de mal à poursuivre et à faire condamner ceux qui seraient coupables d'ententes sur les prix ou sur tout autre facteur de concurrence. Nous préconisons donc une approche double.

D'ailleurs ces méthodes n'entreraient pas en vigueur immédiatement. Si le niveau de concurrence est suffisant, il sera inutile de permettre à des compagnies étrangères d'opérer chez nous. Si par contre tel n'est pas le cas, on pourra toujours avoir recours à ce moyen.

M. Tretheway: Pour ce qui est de l'éclatement des marchés, je vous ferais remarquer que, depuis qu'il est question de déréglementation, c'est-à-dire depuis mai 1984, un certain nombre de petites agglomérations sont maintenant desservies par avion alors qu'elles ne l'étaient pas auparavant. Ainsi, le trajet Kelowna-Vancouver était autrefois assuré uniquement par *Pacific Western Airlines* à un prix exorbitant. Actuellement Kelowna est desservie également par *Air B.C.* qui dépend d'Air Canada.

M. Benjamin: Vous proposez de supprimer l'article concernant la propriété étrangère. Il faudrait donc vous décider.

Vous prétendez défendre l'intérêt des consommateurs mais vous proposez de supprimer les tarifs réduits qui ont joui d'une énorme faveur auprès des usagers canadiens qui ont ainsi économisé beaucoup d'argent. Vous proposez que la taxe sur les billets d'avion soit utilisée pour subventionner le service aérien dans les agglomérations reculées ou celles situées dans le Grand Nord; or la taxe sur les billets d'avion vient justement d'être relevée dans le dernier budget ce qui se traduira par une hausse des coûts pour les usagers. Il faudrait donc savoir ce que vous voulez.

M. Tretheway: La loi stipule qu'on se servirait effectivement de subventions pour assurer les services aériens dans certaines agglomérations du pays. Or, ces subventions doivent bien provenir de quelque part. Donc plutôt que de prélever cet

[Text]

than general revenues, make it come from the users of this system.

With regard to frequent-flyer programs—

Mr. Benjamin: So you have cross-subsidization, and you are against that. You have consumers in the big markets paying a tax to subsidize the consumers in the remote and northern markets. That is cross-subsidization.

Mr. Angus: But with the bureaucracy—

Mr. Benjamin: Yes, but make up your minds.

Dr. Stanbury: Well, the cost of administering such a tax would vary, very low. In general principle, we would oppose cross-subsidization. But our point here is a different one; namely, that if we want to be sure the consumers are aware of the extent to which subsidization of essential services is necessary in Canada—and I believe it is something you support, Mr. Benjamin—then we think that this is a way of making it politically visible. It is on that basis that we advocate this particular policy.

Dr. Tretheway: With regard to frequent-flyer programs, they benefit some consumers, those who travel quite often, but they do not benefit the majority of Canadians, who fly only occasionally. Furthermore, not all airlines offer these, because only large-network airlines are able to attract passengers to these plans. So the consumers of Wardair services, for example, are not benefiting from frequent-flyer programs. Wardair has to offer a lower price, as Dr. Jordan has already pointed out, in order to compete with these plans.

Mr. Benjamin: There was a passenger lined up at the ticket counter in Regina last week who is an infrequent flyer. But after three years, there he was getting two free tickets for him and his wife to make another trip that they otherwise would not have made. I never saw a happier consumer in my life.

Dr. Tretheway: Well, 180,000 kilometres is a lot to achieve, I think, for the common Canadian, particularly those in low income brackets.

Mr. Benjamin: Do you not recognize that because of our geography and our climate, our tax system, etc., that all modes of transportation in the United States have a lower cost to operate than in Canada? For example, the airlines, the railroads and the trucking industry down there do not have federal fuel taxes. They have income tax and tax write-off benefits that are not provided for Canadian truckers or Canadian railroads or Canadian airlines. They have shorter distances of haul between major markets, much denser . . . 12 times the traffic of Canada, in a smaller geography, a milder climate.

It is just inevitable. The reality is that the costs of transportation in Canada will always be higher than those in the United States. That is just a fact of life. You have to take that into account when a Parliament and a government tries to decide what is going to keep our transporters economically

[Translation]

argent sur les recettes générales, nous proposons de faire payer les usagers.

En ce qui concerne les ristournes pour ceux qui voyagent souvent . . .

M. Benjamin: Si les usagers des grands centres doivent payer une taxe pour subventionner les usagers vivant dans les agglomérations reculées, cela revient à l'interfinancement que vous récusez justement.

M. Angus: Avec la bureaucratie . . .

M. Benjamin: Il faudrait donc vous décider.

M. Stanbury: Les frais d'administration d'une taxe de ce genre seraient très bas. En principe, nous sommes contre l'interfinancement. Mais si l'on veut faire comprendre aux usagers à quel point l'interfinancement est indispensable pour assurer certains services essentiels au Canada—ce dont vous êtes sans doute vous-même partisan, monsieur Benjamin—ceci sera la meilleure façon de le faire. C'est pour cette raison que nous préconisons cette mesure.

M. Tretheway: Pour ce qui est des ristournes pour ceux qui voyagent souvent, elles profitent uniquement à ceux qui prennent souvent l'avion. Et non pas à la majorité des Canadiens qui ne voyagent en avion que rarement. D'ailleurs ce n'est que certaines compagnies d'aviation qui offrent ces ristournes. Ainsi ceux qui voyagent par Wardair ne bénéficient pas de cette ristourne. Et Wardair est donc obligé de baisser ses prix pour concurrencer les ristournes accordées à ceux qui voyagent souvent.

M. Benjamin: La semaine dernière, je me trouvais justement derrière un voyageur à Regina qui, bien que ne voyageant pas très souvent, venait d'obtenir au bout de trois ans deux billets gratuits pour lui et sa femme ce qui leur permettait de faire un voyage qu'ils n'auraient certainement pas fait si ces billets n'avaient pas été gratuits. Je puis vous assurer qu'ils étaient très heureux.

M. Tretheway: Ce n'est pas tout le monde qui parvient à accumuler 180,000 kilomètres de vol, et certainement pas les Canadiens à faible revenu.

M. Benjamin: Vous devez quand même comprendre qu'il est normal qu'aux États-Unis tous les modes de transport reviennent moins chers que chez nous étant donné l'étendue de notre territoire, notre climat et notre régime fiscal. Aux États-Unis, les compagnies d'aviation, les compagnies de chemin de fer et les transports routiers n'ont pas de taxes fédérales sur le combustible à payer. Et ces compagnies bénéficient en outre d'allègements fiscaux qui n'ont pas leur contrepartie au Canada. Les distances sont beaucoup plus courtes, la densité de population bien plus élevée et le trafic 12 fois plus élevé qu'au Canada pour un territoire moins étendu et un climat moins rude.

Les frais de transport restent donc toujours plus élevés au Canada qu'aux États-Unis. C'est un facteur dont nos gouvernants doivent tenir compte lorsqu'ils étudient ce marché. Ce n'est dans l'intérêt de personne d'acculer nos entreprises de transport à la faillite.

[Texte]

viable. Surely it is in the best interests of shippers and receivers, and eventually all consumers, that we do not beggar and bankrupt . . . you know, everybody taking turns going broke in our transportation industry.

Dr. Tretheway: Well, with regard to the frequent-flyer programs, again, basically, I view them as green stamps. I believe consumers are better off with directly lower prices rather than greens stamps, because with the frequent flyer programs you get your benefits three years down the line. Why not get the lower prices today?

Dr. Stanbury: With respect to high costs of operation in Canada, that to me is one of the strongest arguments for having a competitive transportation system. Moreover, we do not regulate most of the economy, and we find that business firms are good judges as to whether or not they should enter a market, whether they should add new capacity, whether they should offer a new product. They calculate the expected profitability and operate accordingly. They do not always guess correctly. But the point is, a competitive market is the best assurance that costs will be minimized. Moreover, many of the higher costs you referred to, Mr. Benjamin, are government-created costs. It is open to the government to lower those costs by reducing the tax burden, among other things.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I was just going to say that I do not want to be bother asking any more. I do not think this is a very good presentation on behalf of consumers. I think it is a bloody disgrace, too.

The Chairman: Well, that is entirely your prerogative, as I say. And we can certainly shorten the hearings here if members only ask questions on briefs that are really very valid, very relevant, and very direct to the bill. Mr. Taylor.

• 1015

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I think members will accept the fact that I keep in very close touch with my people. I main-street twice a year in every town, village, hamlet, and city in my riding. I go back to some point in the riding every weekend to discuss matters with the people, and I take an entirely different view from my colleagues on the other side. Much in this, not all of it, but much in this is what my people have been telling me.

So if we disagreed and refused to ask questions of every organization that came in because they had not contacted every Maryanne and Josephine, Tom, Dick, and Harry in their organization, we would not ask them questions at all. I think it is virtually impossible. I asked the union people the other day if they had contacted the people and they said they had taken up meetings with the executives and so on, but they did not even pretend they had gone down to every member of that union. That is almost an impossibility. You are going to have different views, but you try to get a consensus.

So I take the different view from my colleagues. I think this is an excellent brief, and I think it represents the thinking of a lot of consumers. I would just like to ask questions about two

[Traduction]

M. Tretheway: Les ristournes pour ceux qui prennent souvent l'avion sont un leurre et il serait, à mon avis, préférable de baisser l'ensemble des tarifs plutôt que d'obliger les bénéficiaires à attendre trois ans pour accumuler les kilomètres donnant droit à la prime. Ne vaudrait-il pas mieux baisser les tarifs dès maintenant?

M. Stanbury: C'est justement parce que les frais d'exploitation sont très élevés au Canada qu'il faut renforcer la concurrence dans ce secteur. D'ailleurs, le reste de notre économie n'est pas réglementée, ce qui n'empêche pas les entreprises de déterminer elles-mêmes ce qu'elles doivent faire, quels sont les nouveaux produits à commercialiser. Elles effectuent des calculs de rentabilité et agissent en conséquence. Il y en a bien entendu qui se trompent. Toujours est-il que c'est grâce à la concurrence que les coûts sont réduits au minimum. D'ailleurs, nos coûts d'exploitation élevés sont dus en partie aux impôts excessifs imposés par le gouvernement.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: De toute façon, je n'avais pas l'intention de continuer, monsieur le président, car je trouve que ces soi-disant porte-parole des consommateurs se sont bien mal acquittés de leur tâche.

Le président: Vous faites comme vous voulez. Il est certain que nous gagnerons du temps si l'on pose des questions uniquement au sujet des mémoires qui se rattachent directement au contenu du projet de loi. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, tout le monde sait que je me tiens en contact étroit avec ceux qui m'ont élu; aussi bien, deux fois par an, je fais le tour de toutes les villes, villages et hameaux de ma circonscription. Chaque week-end, je reviens dans ma circonscription pour discuter avec mes électeurs, si bien que je ne suis pas du tout d'accord avec ce que mes collègues d'en face ont à dire. En fait ce que nous avons entendu aujourd'hui a déjà été dit par les gens dans ma circonscription.

Si l'on refusait d'entendre les organisations simplement parce qu'elles n'ont pas contacté la totalité de leurs membres, il ne nous resterait personne à interroger. Lorsque j'ai demandé à des représentants d'un syndicat s'ils avaient contacté tout leur membres, ils m'ont répondu qu'ils avaient discuté avec les membres de l'exécutif, mais ils n'ont pas cherché à prétendre qu'ils avaient demandé l'avis de chacun des membres du syndicat car ce serait impossible à faire dans la pratique. Tout ce que l'on peut faire c'est de dégager un consensus.

Je trouve pour ma part qu'on vient de nous faire un excellent exposé qui traduit bien la pensée de nombreux consommateurs. Je voudrais néanmoins poser quelques questions à nos témoins.

[Text]

or three things that I find a little difficult, that are not in line with the things I have found.

The first question is in connection with foreign ownership. I take it from your recommendations that you are saying there would be no limit on the amount of ownership of our trucking industry and of our airline industry. The U.S.A. has a 25% maximum. What alternative have you to make sure that Canadians get a better than equal chance with those coming in from another country?

Dr. Stanbury: Well, specifically we are addressing the matter of airlines. What we pointed out is that the policy on airlines is inconsistent with the government's general policy with respect to Investment Canada and Canada being open for business and so on. So we point that out.

The next thing is, we appreciate that the U.S. also protects ownership and in fact that is where the 75% figure comes from, we assume.

The third point is that we say under some conditions, and we emphasize that, under some conditions Canada may find it necessary in order to reduce its costs and to maintain competitive levels of service and so on, to consider the possibility of a limited form of entry by foreign carriers. That is the way we play it and we are very careful, I think, about that.

So we are not advocating immediately that there be no foreign ownership constraints on Canadian airlines. We are just asking parliamentarians to consider that possibility; it may be necessary at some time.

The other thing is, we are saying that even if it is, it could be done in a limited, discreet fashion. It does not mean you have to throw open the doors to allow a little water in. You can have a little bit of air; you do not have to throw the door completely open. Only under certain conditions would that be necessary. We would not advocate it as a first line of defence against the duopoly.

The reason we appreciate the difficulty of the duopoly is that on one side we are quite confident it brings us greater efficiency while on the other side it reduces the number of competitors. We are very sensitive to that, I think. We appreciate that if it errs on the side of too little competition this represents a possibility on a limited basis to try to stimulate competition and to restrict price and cost increases. That is our position on it, I think, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you. I want to make one quick comment and then ask another question, Mr. Chairman.

I listened to your explanation, but if I come to this committee to advance the things that I personally think all the time, then there is no sense in bringing anybody before us. We are supposed to be impartial, hear all the evidence and then come up with the best suggestions that come out. We do not have to accept them all or any, or we could accept them all. We are here to find out from various organizations what the people of Canada think and consequently we must have an open mind and consider these things. That is why we ask questions, try to get enlightenment on them.

[Translation]

En ce qui concerne la participation étrangère dans nos entreprises de transport, d'après vous il ne devrait pas y avoir de limite à la participation étrangère dans nos entreprises de camionnage et dans nos compagnies d'aviation. Or, aux États-Unis, la participation étrangère a été fixée à un maximum de 25 p. 100. Que proposez-vous pour assurer aux Canadiens des chances au moins égales à celles des compagnies étrangères?

M. Stanbury: En ce qui concerne les compagnies aériennes plus particulièrement, nous tenions simplement à signaler que ces directives ne sont pas conformes à la politique générale du gouvernement en matière d'investissements étrangers.

Par ailleurs nous savons fort bien qu'aux États-Unis la participation étrangère est également limitée, et c'est de là que provient le chiffre de 75 p. 100.

Troisièmement, il est possible que, dans certaines circonstances, le Canada estime que, pour réduire les coûts et améliorer la qualité de service, il soit opportun de permettre à des compagnies étrangères de venir s'installer chez nous. Mais il convient bien entendu d'agir avec prudence.

Nous n'avons donc jamais dit qu'il fallait lever immédiatement toutes les restrictions quant aux participations étrangères dans les compagnies aériennes canadiennes. Nous pensons simplement que c'est une méthode à laquelle on sera peut-être obligé de recourir.

D'ailleurs si tel était le cas, on pourrait le faire d'une façon limitée et discrète. On ne doit pas nécessairement ouvrir les vannes toutes grandes, il suffit de laisser entrer un peu d'air. Ce serait donc une arme tenue en réserve contre le duopole existant.

Ce duopole tout en améliorant l'efficacité du secteur réduit par contre le nombre de concurrents. Donc si la concurrence venait à manquer, on pourrait toujours avoir recours à cette méthode pour aviver la concurrence et limiter les hausses de prix et de coûts.

M. Taylor: Je voudrais poser encore une question, monsieur le président.

Si les membres du comité viennent à nos réunions avec des idées préconçues, cela ne sert en fait à rien de convoquer les témoins. Nous sommes censés être impartiaux et, après avoir entendu toutes les dépositions, nous devons en principe rédiger les meilleures suggestions possibles. Nous sommes libres d'accepter ou de rejeter ce qui nous est suggéré. Nous devons en principe écouter attentivement ce que les représentants de diverses organisations du pays ont à nous dire et c'est la raison pour laquelle nous leur posons des questions.

[Texte]

There is another point I would like some information on. You mentioned you had paid for a Gallup poll in 1985. What was the result of that poll?

Mr. McKendry: We retained Gallup in December 1983, actually, Mr. Taylor. Just briefly, the purpose of that was we were appearing in the spring of 1984 before the Canadian Transport Commission while they were considering airline deregulation, and we wanted to have the views of a broader public than our 160,000 members about airline deregulation. I do not have the specific numbers with me, but I can provide them to you.

• 1020

It was a very extensive survey. And one of the things that was very interesting was the number of Canadians who were flying. We were struck by the high percentage of Canadians who were flying. Canadians from all income groups were flying, not just as my intuition had led me to think that it would be basically a middle-class type of thing.

Essentially, it favoured much more competition in the Canadian airline industry. And one of the very interesting things it revealed was that in the previous two years, 11% of Canadian travellers had gone to the United States to start their trip to the United States or to Europe to take advantage of the cheaper fares. I think we were all very aware at the time of the bleeding from the Canadian economy of all this money, where people were going either to Buffalo, or in some cases to Syracuse, or to Burlington in northern Vermont.

Mr. Taylor: Or Las Vegas.

Mr. McKendry: That is right, and Seattle from the west coast. People were going to take the cheaper fares. So that was certainly a very interesting result of that survey as well. People believed, including people in smaller communities, that fares should generally reflect costs, and so on.

Mr. Taylor: Would it be possible for you to send us the actual poll? If you have no objections, I would certainly like to have that.

Mr. McKendry: We will send that to you.

Mr. Taylor: Thank you. The other question is on—

Mr. Angus: [Inaudible—Editor] . . . that was used?

Mr. McKendry: Yes, we will provide the questionnaire and the results. And for anybody who wants it in voluminous detail, we will make that available as well. We will send the questionnaire and the executive summary of the results.

Mr. Taylor: The other question is on clause 76. You say this should be taken out of the proposed act. How would you control that? There is an airline that builds up a business in an area and somebody else comes in. There is only business there for one carrier, and if another one comes in they will both go bankrupt, and the people will be left without any. Should there not be some control over entry and exit from particularly the smaller communities?

[Traduction]

Vous avez dit que vous aviez fait faire un sondage Gallup en 1985. Quel était le résultat de ce sondage?

M. McKendry: Le sondage Gallup a eu lieu en décembre 1983, monsieur Taylor. Comme nous devions comparaître au printemps de 1984 devant la Commission canadienne des transports chargée d'examiner la déréglementation dans les transports aériens, nous avons tenu à savoir ce que le pays en général pensait de cette question et pas uniquement nos 160,000 membres. Je n'ai pas les résultats de ce sondage sur moi mais je peux vous les faire parvenir.

Un des résultats les plus intéressants de ce sondage, c'est le pourcentage très élevé de nos concitoyens qui prennent l'avion. Contrairement à ce que je pensais, ce n'est pas rien que les classes moyennes qui prennent l'avion.

Les personnes sondées se sont prononcées massivement en faveur du renforcement de la concurrence dans les transports aériens du pays. Il a été établi qu'au cours des deux années précédant le sondage, 11 p. 100 des voyageurs canadiens s'étaient rendus aux États-Unis pour y prendre l'avion à destination de l'Europe ou d'un endroit quelconque aux États-Unis parce que les prix des billets d'avion y sont moins chers. On savait tous à l'époque que l'économie canadienne perdait pas mal d'argent du fait que de nombreux Canadiens se rendaient à Buffalo, à Syracuse ou à Burlington, dans le nord du Vermont, pour prendre l'avion.

M. Taylor: Ou à Las Vegas.

M. McKendry: Ou encore à Seattle pour les habitants de la côte ouest. Voilà donc un des résultats intéressants de cette enquête. Tout le monde, y compris des habitants des petites agglomérations, étaient d'accord pour dire que les tarifs aériens doivent être basés sur les coûts.

M. Taylor: Est-ce que vous pourriez nous envoyer un exemplaire de ce sondage?

M. McKendry: Certainement.

M. Taylor: Merci. Je voudrais vous poser une autre question . . .

M. Angus: [Inaudible—Éditeur]

M. McKendry: Nous allons vous faire parvenir le questionnaire ainsi que les réponses. Nous vous ferons parvenir le questionnaire tout entier, qui est assez volumineux, ainsi que le résumé.

M. Taylor: Vous proposez de supprimer l'article 76 du projet de loi. Mais vous supprimeriez ainsi toute possibilité de contrôle. En effet, surtout dans les petites agglomérations, si on permet à deux compagnies d'aviation de les desservir, les deux risquent de faire faillite et les gens n'auront plus rien. Qu'est-ce que vous proposez?

[Text]

Dr. Tretheway: That is exactly our point. If the old airline feels the competition is legitimate and they have truly lower costs or offer a service that consumers prefer, we want them to be able to exit the market immediately so they both do not end up being forced to aggressively compete with each other and drive themselves both out of business. If you allow an airline facing competition to leave a market, they will do that, and we will end up with a viable system.

The Chairman: You call it hit and run. Other people around here have called it skimming.

Mr. Benjamin: Creaming the crop.

The Chairman: Creaming the crop. You have heard of that phrase.

Dr. Stanbury: Could I give you an example which occurred this last summer? A lot of Canadians wanted to go to Expo. In fact, I had a fair number camped in my house for part of the time. Wardair, for example, greatly expanded the number of flights into Vancouver from the west, and from central Canada as well. What they were doing was simply offering capacity at a peak period when a lot of people were wanting to make that flight, and that kept the fares down and offered better service. At the end of the summer when Expo was over and the demand was over, they moved out. They did not move out totally, but they reduced sharply the amount of service they offered. All that is exactly the same kind of version of what we are talking about.

What we need hit-and-run entry for is where say a single carrier is serving a market, and let us say that carrier starts to engage in high prices and poor service—in other words, they are exploiting the consumer—we want another carrier to say listen, we can cut our costs, we can cut the fares, we can serve those people better, we want to go in and do that. They may only need to do it for a few weeks or a few months and get the salutary effect to the benefit of consumers. We want them to be able to do that as easily as possible. That is the point of hit-and-run entry.

Mr. Taylor: Without any application to the agency.

Dr. Stanbury: No application at all, except of course they have to meet the safety standards and have adequate insurance, by definition.

Mr. Taylor: That is your view. I want to thank you for answering my questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Mr. Taylor has already addressed my biggest concern on the hit and run.

You used the example, though, of Montreal-Toronto-Vancouver. But the other parts of the country, I am a little concerned that maybe the consumer would be left out to dry without any order so that it becomes a jungle. Only the mightiest will survive. Is it really the best for consumers in the south where we are not on the main routes across Canada? Let

[Translation]

M. Tretheway: Justement si l'ancienne compagnie d'aviation est d'avis que la compagnie concurrente est à même d'offrir le service à coût moindre, il est préférable qu'elle se retire immédiatement plutôt que de s'acharner jusqu'à ce que les deux fassent faillite. Il faut donc permettre aux compagnies les plus faibles de se retirer de façon à ce que le réseau reste rentable.

Le président: Cela revient à écumer ce qu'il y a de mieux.

M. Benjamin: Oui, à écumer les compagnies rentables.

Le président: Vous avez déjà dû entendre cette expression.

M. Stanbury: Je vais vous citer un exemple qui remonte à l'été dernier. Un tas de Canadiens voulaient se rendre à Vancouver pour voir l'Expo. Wardair a donc multiplié les vols à destination de Vancouver, en provenance de l'ouest ainsi que du centre du pays. En offrant ces vols supplémentaires au moment où un tas de gens voulaient aller à Vancouver, ils ont permis de réduire les prix tout en assurant un service de qualité. Lorsque Expo a fermé ses portes à la fin de l'été, Wardair a réduit très sensiblement le nombre de vols sans pour autant se retirer complètement de ce marché. Voilà donc ce que nous préconisons.

Ainsi lorsqu'une compagnie aérienne commence à pratiquer des prix trop élevés pour un service de qualité inférieure, il faut permettre à une compagnie concurrente d'assurer ce vol à prix réduit, ne serait-ce que pour quelques semaines ou quelques mois, afin de faire baisser les prix. Voilà donc ce que nous proposons.

M. Taylor: Et sans que la compagnie d'aviation en question soit obligée de faire une demande à l'office.

M. Stanbury: C'est exact, à condition bien entendu que les normes de sécurité soient respectées et que la compagnie d'aviation soit convenablement assurée.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Belsher.

M. Belsher: M. Taylor a déjà posé la question que j'avais l'intention de poser moi-même concernant les compagnies d'aviation qui assureraient un certain trajet de façon ponctuelle.

Vous avez cité l'exemple du trajet Montréal-Toronto-Vancouver. Par contre, je me demande si, dans le reste du pays, la situation ne risquerait pas de devenir cahotique. Seuls les plus gros survivraient. Est-ce que pareille situation serait vraiment à l'avantage des habitants du Sud, éloignés des principaux circuits? Pensons entre autres aux habitants de Kelowna, Prince Albert et Dryden.

[Texte]

us go just to the Kelownas, the Prince Alberts, and the Drydens.

[Traduction]

• 1025

Dr. Tretheway: I believe the smaller communities are going to benefit most from deregulation. That has been the case in the U.S. Since the May 1984 policy, there is evidence it has been the case in Canada.

In the smaller communities, economics dictate that perhaps there should be a single carrier. If the incumbent carrier has very high prices, for whatever reason, and somebody else can come in with lower prices, we think they should be able to come in. They should be able to come in quickly. If the incumbent lowers prices, they should be able to exit. If the incumbent jacks them back up, they will be back into the market, but they will be disciplining the incumbent.

Similarly, if the new carrier which comes in is a much more efficient operator, the incumbent should have the ability to exit the market immediately and not risk going into bankruptcy.

We have concerns about whether the benefits of deregulation are going to be available to some of the smaller communities, particularly in the north. As we continue regulation up there, if a carrier is serving the north and the south and goes bankrupt because of freedom of entry, a new carrier will come in immediately. However, in the north, because of the burden of the regulatory process, it could be weeks, even months, before this bankrupt carrier is replaced by a new airline. There might be a person willing to get into the market, but they still have to go through the bureaucratic procedures for getting in.

We think consumers are best served by relying on the forces of the market. It is a consistent system. When you have half regulation and half deregulation, we think there could be significant problems. Do you have any further comments?

Dr. Stanbury: Yes, one more point on that. In the United States, the smaller cities actually ended up with better service, typically of a turbo-prop variety, but there are greater frequencies. They may have lost jet service, but they got turbo-prop service.

Moreover, a market system allows people to experiment. For example, People Express went into relatively small places which were served by two or three flights a day. They offered another six or seven. Because they tested it, they discovered there was a much bigger market. In effect, they asked consumers: If fares are lower and flights more frequent, will you fly instead of drive? The answer was yes. We know the growth of cities adjacent to the Canadian border. These are small cities which grew very rapidly under that kind of testing of the market. That is what freedom of entry, freedom of pricing and freedom to offer the service you want does for you. It allows experimentation. It is difficult to guess correctly all the time. Sometimes businessmen have to produce the product, put it out there and see if people will buy it. Sometimes they

M. Tretheway: C'est justement les habitants des petites agglomérations qui ont le plus à gagner dans la déréglementation. C'est ce qui s'est passé notamment aux Etats-Unis et c'est ce qui s'est produit également au Canada depuis que cette politique a été introduite en 1984.

Dans les petites agglomérations, il est sans doute plus rentable d'avoir une seule compagnie d'aviation. Si la compagnie d'aviation qui a desservi une petite agglomération est trop cher pour quelque raison que ce soit, il faut permettre à une autre compagnie d'aviation offrant des services à un coût moindre de le faire, et ce, sans délai. Dès que les prix auront baissé, cette compagnie peut se retirer. Si la première compagnie relève ensuite ses prix, il suffit de recommencer toute la procédure.

Par contre si la nouvelle compagnie d'aviation est plus performante, c'est l'ancienne qui devrait pouvoir se retirer sans avoir à attendre qu'elle soit acculée à la faillite.

Par contre, il n'est pas certain que les petites agglomérations dans le Grand Nord puissent elles aussi profiter de la déréglementation. Si la réglementation est maintenue dans ces régions, et si une compagnie d'aviation qui dessert la région fait faillite, elle serait aussitôt remplacée. Toutefois, étant donné les lourdes contraintes qui pèsent sur le transport aérien dans le Grand Nord, des semaines voire des mois pourraient se passer avant qu'une nouvelle compagnie d'aviation ne remplace l'ancienne qui a fait faillite. Vu que la nouvelle compagnie serait obligée de satisfaire à toutes les conditions prévues par la réglementation.

Nous sommes d'avis que les usagers ont tout à gagner du libre jeu des forces du marché qui ont au moins l'avantage d'être cohérentes. Un système panaché risque de poser de graves problèmes.

M. Stanbury: Aux Etats-Unis, les villes de moindre importance ne sont peut-être plus desservies par les avions à réaction, mais par contre elles ont maintenant des vols plus fréquents assurés par des avions à hélice.

Le marché permet toutes sortes d'expériences. Ainsi *People Express* a commencé à desservir des petites agglomérations qui avant n'avaient que deux ou trois vols par jour. *People Express* a offert une demi-douzaine d'autres vols et il s'est avéré que le marché était bien plus important qu'on ne le croyait. Il s'est avéré en effet que les gens préfèrent prendre l'avion plutôt que la voiture à condition que les prix des billets d'avion soient suffisamment bas et les vols suffisamment fréquents. Ce phénomène est d'ailleurs à l'origine de la forte croissance de toute une série de villes limitrophes de la frontière canadienne. Le marché libre encourage en effet toutes sortes d'expériences. Certaines de ces expériences se soldent bien entendu par un échec car il est impossible de tout prévoir. Et les hommes d'affaires se trompent eux aussi. C'est ainsi que fonctionne le marché.

[Text]

are right; sometimes they are wrong. That is the essence of a market system.

The Chairman: Mr. Reid, you have a short question.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I will be brief. The format of this summary is concise. It raises a wide range of points, perhaps even wider than those of the airlines themselves. At least it gives us some focus by which the research people and our own committee can zero in on the points raised.

I have some concern about American entry into the airlines, but that has been addressed several times already this morning. I have a concern about the operations above the north-south line and also in sparsely populated areas south of the line. In this great country of ours, there are many.

You have addressed predatory pricing. Consider the present trend of the duopoly either owning or becoming affiliated with regional lines which could enter into competition with a local service in these less-populated and remote areas, driving them out of business. Do you view this as a trend in the public interest, particularly to the consumers of Canada?

Dr. Tretheway: I would like to thank you for your comments on our brief. Since the question has come up a number of times, I would like to offer an example of what we have in mind on foreign airlines potentially entering Canadian markets.

• 1030

Suppose that on the Vancouver to Toronto market, the duopoly of PWA and Air Canada decide to engage in predatory behaviour which is not enforced by the Competition Act for one reason or another, and that they are successful in driving out Wardair, their competitor. Suppose that they decide to raise their fares in the market and eliminate the offering of discount fares. Well, United Airlines serves Vancouver to Chicago and Chicago to Toronto. So we are proposing that the government threaten the airline by saying that if they are not going to behave, it is going to allow United Airlines in there.

If that is not sufficient to return fares to the lower levels, then we would allow United Airlines to start providing some fares in this one particular market for a short period of time, perhaps a week or two, to discipline the airlines. This would get the message across that we are not going to tolerate monopolistic or cartel-like pricing.

With regard to the sparse areas, one of the things that we are starting to see emerge as we move toward a duopoly of airlines in Canada is that for the first time, a number of communities are receiving competitive services which they did not receive before. The recent acquisition of Canadian Pacific by PWA poses problems in two particular markets, Prince George and Terrace, both of which are in B.C.. But there is already some indications that one of the airlines that is affiliated with Air Canada will be moving into the Prince George market and providing competitive service there. Again, Kelowna is an example of where fairly small markets are receiving competitive services for the first time.

[Translation]

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Je serai bref, monsieur le président. Les témoins ont soulevé un tas de points qui vont d'ailleurs au-delà du transport aérien à proprement parler. Cela nous permettra ainsi qu'à nos chercheurs d'examiner toute cette question plus en détail.

La question de permettre à des compagnies aériennes américaines de fonctionner au Canada a déjà été évoquée ce matin. Je me pose également certaines questions concernant certaines régions peu peuplées du Canada.

Vous avez également évoqué la question des prix abusifs. Si les deux principales compagnies d'aviation du Canada rachètent des compagnies régionales ou s'associent avec elles pour concurrencer les petites compagnies locales et les acculer ainsi à la faillite, ce phénomène serait-il dans l'intérêt public à votre avis?

M. Tretheway: Je vous remercie tout d'abord des mots aimables que vous avez eus pour notre exposé. Par ailleurs, puisque la question a déjà été soulevée à plusieurs reprises, je vais vous donner un exemple de ce que nous avons à l'esprit lorsque nous parlons d'autoriser des compagnies d'aviation étrangères à pénétrer sur le marché canadien.

Supposons que sur la ligne Vancouver-Toronto, le duopole PWA-Air-Canada décide de se livrer à des activités déloyales, que ne sanctionnerait pas la Loi sur la concurrence pour quelque raison que ce soit et qu'il réussisse à acculer Wardair, leur concurrent, à la faillite. Supposons que ce duopole décide d'augmenter ses tarifs et d'éliminer les tarifs préférentiels. Or, *United Air Lines* assure la liaison Vancouver-Chicago et Chicago-Toronto. Nous proposons donc que le gouvernement menace en quelque sorte ces compagnies aériennes en leur disant que, si elles ne changent pas d'attitude, *United Air Lines* va être autorisée à s'implanter sur le marché.

Si cela ne suffit pas, *United Air Lines* serait alors autorisée à assurer cette liaison pendant un certain temps, une semaine ou deux peut-être, pour discipliner ces compagnies aériennes. Elles comprendraient ainsi que le gouvernement ne tolère aucune fixation de prix monopolistique.

Pour ce qui est des régions éloignées, à mesure que ce duopole de compagnies aériennes s'installe au Canada, nous assistons à un phénomène nouveau, les compagnies aériennes offrant pour la première fois à un certain nombre de collectivités des services où joue la concurrence. Le rachat, ces derniers mois, de *Canadian Pacific* par PWA pose des problèmes dans deux collectivités bien précises, celles de Prince George et de Terrace, en Colombie-Britannique. Mais tout porte à croire que l'une des compagnies aériennes affiliées à Air Canada assurera une liaison à partir de Prince George et offrira des services concurrentiels. Kelowna constitue un autre exemple de collectivités relativement restreintes où les compagnies

[Texte]

Salmon Arm in B.C., which had no air services before the May 10, 1984 policy, is another example. It now has two competing services, but both airlines are forced to stay in that market for some time, so there are some problems. Even so, the market continues to receive service when prior to the moves toward deregulation, it did not.

Dr. Stanbury: You are specifically worried about a small independent carrier taking on the arm of one of the duopolists. But one of the problems that people forget about in regard to predatory pricing is that it does not pay if you have easy entry because you cannot subsequently raise the price and recover the losses during the period of predation. The essence of what is being proposed, at least for southern Canada, is easy or even free entry into the industry and into particular routes.

If one of the duopolists is engaged in that and cut fares below cost for a period of time, they would drive out the independent. But the independent or another carrier would come back when they raised prices again. So they would soon learn that it is not a very attractive game. Therefore, predatory pricing can only work if there are controls over entry. By the way, this occurs in unregulated industries as well.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McKendry, Dr. Tretheway, and Dr. Stanbury, for your brief which directed itself to Bill C-18 and Bill C-19 in a most relevant way. There may have been some points which some members may think are very practical and some may think are academic, but they were directed to the brief. I want to compliment you on the brief, regardless of what else has been said around this table.

To witnesses who are still waiting, it almost invariably occurs, not because the chairman talks, but because we find that no matter how careful we are, we always seem to take a little longer with the first witness.

Dr. Stanbury: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Could the Canadian Fertilizer Institute come to the table? I understand that Mr. Elliott, Mr. Cattermole, and Mr. Brown are appearing on its behalf. Mr. Elliott, I think we have seen some of you here before.

Mr. Andrew Elliott (Canadian Fertilizer Institute, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs, PCS Sales Limited): That is correct.

The Chairman: We have your brief, so you can give us an overview and then we will start the questioning.

Mr. Elliott: We are here representing the Canadian Fertilizer Institute. Neil Cattermole is a transportation manager of agriculture with C-I-L Inc, Jim Brown is the executive director of the Canadian Fertilizer Institute, and I

[Traduction]

aériennes offrent des services concurrentiels pour la première fois.

Autre exemple: Salmon Arm, en Colombie-Britannique, qu'aucune compagnie aérienne ne desservait avant la décision du 10 mai 1984. Deux compagnies aériennes la desservent maintenant, mais elles sont toutes deux tenues d'assurer ces services pendant un certain temps, ce qui pose des problèmes. Tout de même, cette collectivité reçoit des services qu'elle ne recevait pas avant qu'il soit question de déréglementation.

M. Stanbury: Ce qui vous inquiète, c'est lorsqu'un petit transporteur indépendant se mesure à Air Canada ou à PWA. Mais ce que les gens oublient à propos des tarifs abusifs, c'est que ce n'est pas rentable d'avoir facilement accès à ces marchés parce qu'il est impossible d'augmenter les tarifs par la suite et de récupérer les pertes essuyées alors que ces prix étaient abusivement bas. Or ce que l'on propose, du moins pour le sud du Canada, c'est l'accès facile ou même libre sur ce marché.

Si l'une des compagnies du duopole décide de vendre des places d'avion à perte pendant un certain temps, le transporteur indépendant est automatiquement acculé à la faillite. Mais ce transporteur ou un autre s'implanterait de nouveau sur ce marché lorsque les prix remonteraient. Ils se rendraient donc rapidement compte que ce jeu n'est pas très rentable. Par conséquent, les prix abusivement bas ne donnent de résultat que si l'accès sur le marché est contrôlé. D'ailleurs, c'est ce qui se passe dans les secteurs non réglementés également.

Le président: Je vous remercie infiniment, monsieur McKendry, monsieur Tretheway et monsieur Stanbury de votre exposé qui était bien axé sur les projets de loi C-18 et C-19. De l'avis de certains députés, certains points que vous avez abordés étaient tantôt pratiques tantôt théoriques, mais ils ne débordaient pas du sujet au moins. Je voudrais vous féliciter, indépendamment de ce qui a été dit autour de cette table.

Aux témoins qui attendent, je dirais qu'invariablement ou presque, et il ne faut pas en attribuer la responsabilité à la loquacité du président, les premiers témoins nous prennent toujours un peu plus de temps, malgré tous nos efforts.

M. Stanbury: Merci, monsieur le président.

Le président: Je demanderais maintenant aux représentants de l'Institut canadien des engrais de bien vouloir se présenter à la table. Je crois qu'il s'agit de M. Elliott, M. Cattermole et M. Brown. Monsieur Elliott, je crois que nous vous avons déjà rencontré auparavant.

M. Andrew Elliott (Institut canadien des engrais, directeur, Distribution, Planification et Réglementation, PCS Sales Limited): Vous avez raison.

Le président: Nous avons reçu votre mémoire; vous pouvez donc nous en donner les grandes lignes et nous passerons ensuite aux questions.

M. Elliott: Nous représentons l'Institut canadien des engrais. Neil Cattermole est directeur des Transports de la branche Agriculture chez C-I-L Inc.; Jim Brown est directeur administratif de l'Institut canadien des engrais et je suis moi-

[Text]

am the manager of distribution planning and regulatory affairs with the Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited. We have kept our submission short in the hope that you might have time to read it, and I would like to take a few minutes to highlight several aspects of it before moving on to any questions and discussion.

• 1035

First of all, the Canadian Fertilizer Institute represents companies which produce, market or manufacture fertilizer ingredients and products in Canada. The total value of industry sales annually is about \$2 billion.

The large volume of the materials we produce and the large distances they move to markets both in North America and offshore means that transportation is a key element in marketing our products.

The proposals contained in Bill C-18 and Bill C-19 will enhance member companies' ability to market fertilizer products, and in doing so it will enhance employment prospects in Canada, maintain and improve the competitiveness of Canadian fertilizer in world markets, and also increase the efficiency and the productivity of Canadian transportation by increasing the level of competition within and among modes of transportation in Canada.

There have been some case studies of the impact of transportation deregulation, and I would be prepared to table with the clerk a case study done by the Conference Board of Canada entitled: *Distribution Management in Transition—The Canadian Corporate Response to Transportation Deregulation*. This study suggests that the type of proposals contained in Bill C-18 and Bill C-19 will lead to opportunities for innovation in transportation and will also provide transportation managers with some opportunities to provide increased support to their colleagues in marketing and sales.

Many of our member companies manufacture and ship dangerous commodities; because of that, we are keenly aware of the need to avoid danger both to employees and to facilities as a result of the manufacture and handling of such commodities. We accordingly support the emphasis on rail safety in the bill and believe that measures in the legislation will reinforce the principles of safety. We also note and strongly support the upcoming proposed rail-safety legislation.

In summary, Mr. Chairman, we view this legislation as a careful balance between shipper and carrier interests, which will move both rail and truck transportation in Canada towards a more competitive environment. We also believe that the public interest is well served by the legislation. Where the marketplace works, there are strong incentives to use it and where it fails, there are measures in place which reflect the degree of deviation from a fully competitive market.

We commend the Government of Canada for its innovative approach in developing this legislation and obviously also for the end result. We would be pleased to discuss any of this further and respond to any of your questions.

[Translation]

même directeur de la Planification, de la Distribution et de la Réglementation à la *Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited*. Nous avons préparé un mémoire très bref en espérant que vous avez eu le temps de le lire, et j'aimerais vous en tracer les grandes lignes avant de passer aux questions et au débat.

L'Institut canadien des engrais est une association d'entreprises qui produisent, commercialisent et fabriquent des ingrédients et des dérivés d'engrais au Canada. L'ensemble de ce secteur réalise des ventes se chiffrant à 2 milliards de dollars par an.

L'importance des mouvements de marchandises et l'éloignement des marchés, tant en Amérique du Nord qu'ailleurs, font des transports un élément essentiel de la commercialisation de nos produits.

Les dispositions que renferment les projets de loi C-18 et C-19 permettront aux entreprises-membres de mieux commercialiser leurs produits et, ce faisant, elles permettront de créer des emplois au Canada, de conserver et d'améliorer la position concurrentielle de ces entreprises sur les marchés internationaux et d'accroître la rentabilité et la productivité du secteur des transports en intensifiant la concurrence au sein de chaque moyen de transport et entre ces modes de transport au Canada.

Certaines études sur les retombées de l'abolition de la réglementation dans le secteur des transports ont été réalisées, et je serais disposé à remettre au greffier l'étude réalisée par le *Conference Board* du Canada intitulée: *Distribution Management in Transition—The Canadian Corporate Response to Transportation Deregulation*. D'après cette étude, les dispositions que renferment les projets de loi C-18 et C-19 favoriseront l'innovation du secteur des transports et permettront aux directeurs des transports d'apporter leur concours accru à leurs collègues des secteurs de la commercialisation et des ventes.

Un bon nombre des entreprises-membres de notre Institut fabriquent et expédient des produits dangereux, ce qui les rend d'autant plus conscientes de la nécessité d'éviter toutes situations dangereuses tant pour leurs employés que pour ceux qui fabriquent et transportent ces produits. C'est ainsi que nous appuyons les dispositions des deux projets de loi qui renforcent la sécurité ferroviaire. Nous sommes également favorables à la nouvelle législation réglementant la sécurité ferroviaire qui sera présentée sous peu.

En résumé, monsieur le président, nous pensons que cette législation sert tant les intérêts des expéditeurs que ceux des transporteurs et qu'elle rendra les transports ferroviaires et routiers plus concurrentiels. Nous pensons que ces deux textes de loi servent l'intérêt public. Lorsque les lois du marché peuvent jouer, chacun en profite et, lorsqu'elles ne le peuvent pas, des mesures reflétant le degré de déviation d'un marché pleinement compétitif sont mises en place.

Nous félicitons le gouvernement du Canada de cette nouvelle impulsion donnée au secteur des transports et de son épilogue. C'est avec plaisir que nous apporterons toute précision nécessaire et que nous répondrons à vos questions.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Elliott, for that very succinct overview. I will throw it open to questions. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: I was pleased to hear you talk about the different modes of transportation you use, and your support for confidential line rates in rail. If I read your figures right, 70% of the \$400 million that you use in transportation goes to railroads. Would this change? Do you see an increase in the use of rail as a transportation mode with the change in the act?

Mr. Elliott: Rail as opposed to truck or water?

Mr. Clifford: Yes. I am talking about within Canada, now; never mind the export markets, stay strictly to move your products within Canada. Do you see an increase in rates?

Mr. Elliott: This is not a direct answer to your question, but I guess what I see an increase in—certainly in the case of moving potash, and Mr. Cattermole may want to speak on some other examples—what I see is an increase in multimodal transportation in which rail and water and truck are all involved in moving products from the point of origin to market.

At the moment, in the case of our own shipments of PCS, probably about 80% move through a combination of two or three modes from mine to market. Again, the shift between rail, truck and water it is not static and it is kind of difficult to predict well into the future.

Mr. Clifford: Can I just get you to focus a little bit? I realize the mines are away at one part of Canada and the market within Canada is away at another. I think I am aware that the market is pretty intense in southwestern Ontario.

Mr. Elliott: That is correct.

Mr. Clifford: I want to know specifically whether you see more use of the rail lines in southwestern Ontario and less reliance on the major roads, which are highways 400 and 401.

• 1040

Mr. Elliott: In the case of southwestern Ontario, my inclination would be that there would be less rail and more truck—not truck from mine to market but rail-water-truck and very little direct rail. That is the situation at the moment.

Mr. Neil Cattermole (Transportation Manager, Agriculture, C-I-L Inc.): I might be able to add a little more to that. C-I-L's fertilizer plant at Courtright, just south of Sarnia, was built 20 years ago. When we initially started production there, the distribution of traffic in Ontario was in the range of 50-50, rail and truck. Today it is almost 100% by truck.

We believe that with the freedom to manage their costs with confidential contracts to protect their cost structures there will be a switch of movements back to the railroads. We in C-I-L, because we are fortunate to have competition, in that our plant is served by two railroads, have been successful in being able to put some moves back on rail.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie infiniment, monsieur Elliott, de ce résumé très succinct. Le débat est ouvert. Monsieur Clifford.

M. Clifford: Vous dites utiliser différents modes de transport et vous vous prononcez en faveur des prix de lignes concurrentiels dans le secteur ferroviaire. Si je comprends bien vos chiffres, 70 p. 100 des 400 millions de dollars que vous dépensez en transport vont aux compagnies de chemins de fer. Ce pourcentage risque-t-il de changer? Les modifications apportées à la loi vous pousseront-elles à privilégier le rail?

M. Elliott: Les trains par opposition aux camions ou aux bateaux?

M. Clifford: Oui. Je parle uniquement du Canada pour l'instant; ne nous occupons pas des marchés d'exportation, parlons uniquement de l'acheminement de vos produits au Canada. Pensez-vous que les tarifs vont augmenter?

M. Elliott: Ceci ne répond pas directement à votre question, mais là où il y aura augmentation—dans le cas de la potasse, du moins, et M. Cattermole vous en donnera peut-être d'autres exemples—c'est dans le transport multimodal où trains, camions et bateaux participeront tous à l'acheminement de ces produits de leur point d'origine jusqu'au marché.

Pour l'heure, nous acheminons environ 80 p. 100 de notre potasse en ayant recours à deux ou trois modes de transport de la mine au marché. Mais la répartition entre les trois moyens de transport n'est pas statique, et il est très difficile de prévoir l'avenir.

M. Clifford: Puis-je vous demander d'apporter une précision? Je sais que les mines sont à un bout du pays et les marchés à l'autre bout. Je sais aussi que le marché est assez soutenu dans le sud-ouest de l'Ontario.

M. Elliott: Effectivement.

M. Clifford: Je voudrais savoir si, dans le sud-ouest de l'Ontario, vous aurez davantage recours aux chemins de fer et moins à la route, aux autoroutes 400 et 401 plus précisément.

M. Elliott: Dans le sud-ouest de l'Ontario, je dirais que nous aurons moins recours aux trains et davantage aux camions, non pas de la mine au marché, mais une combinaison trains-bateaux-camions en ayant très peu recours aux chemins de fer. C'est ce qui se passe à l'heure actuelle.

M. Neil Cattermole (directeur des Transports, Agriculture, C-I-L Inc.): Puis-je faire une observation? L'usine d'engrais C-I-L, située à Courtright, au sud de Sarnia, a été construite il y a 20 ans. Lorsque nous avons commencé à y fabriquer nos produits, l'acheminement de nos produits se faisait pour moitié par rail et route. Aujourd'hui ils sont presque acheminés entièrement par la route.

Les projets de loi accordent une plus grande liberté de gestion aux transporteurs, leur accordant le droit de passer des contrats confidentiels dans le but de protéger leur barème de prix et nous assisterons, en conséquence à un retour vers les chemins de fer. La concurrence joue dans notre région, l'usine C-I-L étant desservie par deux compagnies de chemin de fer et

[Text]

Mr. Clifford: What is your opinion of the institute in terms of safety? You commented about safety in your brief. Do you believe that it is safer by rail than by truck, or what is your feeling in the institute? If you had your choice, what would you ship by, in terms of safety?

Mr. Elliott: I do not think one mode is preferable to the other. We do not ship dangerous commodities, so that aspect is not crucial to us.

Mr. Cattermole: I can only speak on behalf of C-I-L to that question. We do ship dangerous goods in C-I-L, for which we have our own rail-car fleet. So we have very high standards that we set within C-I-L for the specifications of the building of that equipment and the maintaining of it. But we do not necessarily have the same control over what a trucker would do.

Mr. Clifford: I am particularly interested in C-I-L because they are in our part of Ontario. You see the potential for more use of rail.

Mr. Cattermole: Yes.

Mr. Clifford: Safety is very much in your mind, and you have developed your own fleet. You see that if you do increase the use of rail, you are going to be able to do it safely.

Mr. Cattermole: Yes.

Mr. Angus: What percentage of your commodities are used domestically, what percentage goes offshore, and what percentage goes to the United States?

Mr. Elliott: I can speak to potash. Ninety percent of potash produced in Canada moves elsewhere; about 60% of that would be to the United States; the balance would go offshore.

Mr. Angus: So only 10% is used within Canada.

Mr. Elliott: That is correct.

Mr. Jim Brown (Managing Director, Canadian Fertilizer Institute): We move about 4.6 million metric tonnes domestically. We exported this last fertilizer year 13 million tonnes. Of that 13 million tonnes, about 4.7 million goes offshore; the balance goes to the United States market.

Mr. Angus: In terms of the offshore, does that tend to go west or east or wherever?

Mr. Brown: Now that we have potash in the east as well as the west, there is substantial tonnage moving offshore out of the east coast—over a million tonnes this past year—as well as through the port of Vancouver.

Mr. Elliott: And Thunder Bay and the port of New Orleans as well.

[Translation]

nous avons déjà réussi à assurer une part plus importante de l'acheminement de nos produits par chemin de fer.

M. Clifford: Que pense l'Institut de la sécurité? Vous en avez parlé dans votre mémoire. Pensez-vous que le rail soit plus sûr que la route? Si vous en aviez le choix, quel moyen de transport choisiriez-vous sur le plan de la sécurité?

M. Elliott: Je ne crois pas que l'un soit préférable à l'autre. Nous n'expédions pas de produits dangereux, si bien que cet aspect des choses n'est pas d'une importance capitale pour nous.

M. Cattermole: Je ne peux parler qu'au nom de C-I-L à ce sujet. Nous transportons des produits dangereux, mais nous sommes propriétaires de nos propres wagons et camions. Nous imposons en conséquence des normes très élevées pour la fabrication de ce matériel et a son entretien. Mais nous ne pouvons pas nécessairement contrôler aussi facilement ce que fait un routier.

M. Clifford: Le cas de C-I-L m'intéresse particulièrement car son usine se trouve dans ma région de l'Ontario. Vous pensez acheminer davantage de produits par chemin de fer?

M. Cattermole: Oui.

M. Clifford: La sécurité est d'une importance capitale pour vous et vous avez acheté votre propre parc de wagons et de camions. Si vous acheminez vos produits davantage par chemin de fer, vous pensez que vous réussirez à le faire en toute sécurité?

M. Cattermole: Oui.

M. Angus: Quel pourcentage de vos produits sont consommés au Canada, à l'étranger et aux États-Unis?

M. Elliott: Je ne peux vous parler que de la potasse. La potasse exploitée au Canada est exportée dans une proportion de 90 p. 100; environ 60 p. 100 de ce pourcentage est exporté aux États-Unis et le reste à l'étranger.

M. Angus: Ainsi, seulement 10 p. 100 de cette potasse est consommé au Canada?

M. Elliott: Oui.

M. Jim Brown (directeur administratif, Institut canadien des engrais): Nous acheminons environ 4,6 millions de tonnes métriques aux quatre coins du Canada. Lors de notre dernière campagne, nous en avons exportée 13 millions de tonnes, dont 4,7 tonnes environ à l'étranger et le reste aux États-Unis.

M. Angus: La potasse destinée à l'étranger est-elle exportée à partir de l'est ou de l'ouest du pays?

M. Brown: Nous possédons des mines de potasse dans l'Est et dans l'Ouest et une bonne partie de cette potasse est acheminée vers l'étranger à partir de la côte est—plus d'un million de tonnes cette année—et également à partir de Vancouver.

M. Elliott: Auquel il faut ajouter Thunder Bay et la Nouvelle-Orléans.

[Texte]

[Traduction]

• 1045

Mr. Angus: That is right, yes. We are aware of the stuff that is going through New Orleans.

Do you see the pattern of movement changing as a result of C-18 and C-19? Are there going to be economic factors that are going to shift cargoes, shift the direction, shift some more into the United States to go elsewhere?

Mr. Elliott: Not necessarily. There is a particular market niche that can be best served by the route through the U.S. inland waterway system and the port of New Orleans; it is significant—several hundred thousand tonnes of potential business—but you are not going to go to Japan that way and you are not going to go to Europe that way. So I think these kinds of tailor-made systems are just going to be evolving over time.

Mr. Angus: Okay. I have one other question. You make reference in your brief to safety. Part of the discussion around this table with witnesses has been regarding the timing of the deregulation of the trucking side. We have had witnesses suggest that in fact the new national safety code should be not only in place, but should have been operational for as long as two years before the phasing out of public convenience and necessity. What is the position of your institute on that?

Mr. Elliott: I guess there is always a danger in trying to integrate as much of the world as we possibly can in one fell swoop. I think if we waited for all of the things that impacted on transportation regulatory reform, we would be here a decade from now. For example, a lot of the bilateral and multilateral trade discussions that are going on, especially as they relate to trade and services, have an impact on transportation, more so air and trucking than rail. So maybe we should wait for that.

Mr. Angus: But we are talking about safety, which is a different kettle of fish.

Mr. Elliott: It is not as if safety is being ignored or left behind; there are moves in place to deal with that as well. So our position is we have something here that we think is useful, so go ahead with that and that might in turn spur on the other related initiatives as well.

Mr. Angus: But is there not a danger of a gap? Because one of the very real concerns is that when we move into a fit, willing, and able kind of environment of the fly-by-nighters just popping up and operating and being at risk, that at least if the national safety code was in place and functioning so there would be some knowledge about how it works and to maximize the safety on the roads, that would be better than having the fit, willing, and able in place and then two years later having a national safety code in place.

M. Angus: Oui, vous avez raison. Nous savons ce qui passe par la Nouvelle-Orléans.

Pensez-vous que ces mouvements de marchandises varieront si ces deux projets de loi étaient adoptés? Des facteurs économiques vont-ils entraîner des déplacements de fret, un changement de direction, une intensification des exportations à l'étranger à partir des États-Unis?

M. Elliott: Pas nécessairement. Nous possédons un marché qui est le mieux desservi par les voies navigables américaines et le port de Nouvelle-Orléans; ce marché représente plusieurs centaines de milliers de tonnes de produits, mais ce n'est pas la voie que nous utilisons pour envoyer les produits au Japon ou en Europe. Alors je crois que ces acheminements faits en quelque sorte sur mesure évolueront au fil du temps.

M. Angus: Bien. J'ai une autre question à vous poser. Vous avez parlé de sécurité dans votre mémoire. Nous avons beaucoup discuté autour de cette table, et ce, avec les témoins que nous avons reçus, de la date à laquelle la réglementation du secteur routier devrait être abolie. Certains témoins nous ont dit que le nouveau Code national de sécurité devrait non seulement être en place, mais qu'il devrait l'être depuis au moins deux ans avant que les critères de commodité et de nécessité publiques ne soient abolis progressivement. Qu'en pense votre Institut?

M. Elliott: Je crois qu'il est dangereux de vouloir à tout prix tout faire en un seul coup. Je crois que, si nous devions attendre tous les effets que pourrait avoir la réforme de la réglementation du secteur des transports, nous serions encore ici dans dix ans. Par exemple, une grosse partie des discussions bilatérales et multilatérales sur le libre-échange qui ont lieu actuellement, en particulier en ce qui concerne les échanges services, auront des retombées sur les transports, davantage dans le secteur des transports aériens et des transports routiers que des transports ferroviaires. Alors peut-être devrions-nous attendre cela aussi.

M. Angus: Mais il est question de sécurité, ce qui est une toute autre paire de manches.

M. Elliott: Ce n'est pas comme si la sécurité avait été laissée pour compte; certaines dispositions du projet de loi traitent de cet aspect-là des choses. Nous pensons que ce qui est proposé est utile; c'est la raison pour laquelle nous demandons que cela soit mis en application, ce qui pourrait alors donner lieu à d'autres initiatives.

M. Angus: Mais n'y a-t-il pas danger? Il serait préférable que le Code national de sécurité soit en place pour que chacun sache ce qui doit être fait et pour que la sécurité routière soit portée à son maximum plutôt que de laisser les opérateurs verveux s'implanter sur le marché et courir des risques, sans devoir attendre deux ans entre l'ouverture du marché aux plus forts et l'établissement d'un Code national de sécurité.

[Text]

Mr. Elliott: In a perfect world, sir, that might make a lot of sense; unfortunately, we do not have one. I think we have some legislation here that has widespread benefits, so let us get on with it. I think the danger of a gap by going ahead is less than the danger of a gap by delaying until all of the pieces are in place.

Mr. Angus: Yes, but surely one is an inconvenience and the other is a danger. There is no danger, to use your term, in the sense of delaying economic deregulation. There are some ramifications, financial ramifications, but there certainly is no danger. There is a danger, however, of bringing in the financial deregulation before the safety regulation is in place.

Mr. Elliott: I guess we have different perceptions of the magnitude of those relative to . . .

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes, thank you, Mr. Chairman. I would like to develop just one thought.

The fertilizer people are closely allied, as a matter of fact hand in hand with agriculture. By the use of fertilizer we not only extend the life of the land but we increase the productivity. Consequently it is a very important factor in producing foodstuffs for Canada and for the world. During this depression in the agriculture area, have you noticed a decrease in your sales across Canada?

Mr. Brown: The fertilizer industry world-wide has only decreased 3 years out of the last 40 years. Coming back to the Canadian market, we had a marginal decline last year in combine plant nutrient consumption of about 2%. Our forecast for this year, because of the depression in agriculture, is that it is going to be another flat year.

• 1050

The U.S. market declined rather sharply last year, by about 9%. They are forecasting a further decline this year of about 5% to 7%. This is due, of course, to a reduction in acreage, particularly of corn. That is due to the very large carry-out inventories of both corn and wheat in the U.S. marketplace.

Mr. Taylor: Thank you very much. I think that is a very serious aspect that has to be looked at in agriculture. Some of my farmers have said they will not be able to afford fertilizer this year. That is very unfortunate because that is going to have an effect down the road on the productivity of that land.

Mr. Elliott: If they cannot afford it now, Mr. Taylor, this is probably the best time to buy it in a long time. The price of potash at our mines, for example, has declined from a high of \$170 Canadian to its present level of \$60 a tonne.

Mr. Benjamin: You do not use that.

Mr. Elliott: No sir, but we still sell it. It is not just the drop in volume, it is the drop in price that is killing individual

[Translation]

M. Elliott: Ce serait idéal, monsieur, si nous vivions dans un mode parfait; malheureusement, ce n'est pas le cas. La législation proposée est bonne, alors adoptons-là. Je crois que le danger dont vous parlez est moins important que celui de tout retarder en attendant que le puzzle soit complet.

M. Angus: Oui, mais d'un côté, il y a gêne et de l'autre danger. Pour reprendre votre expression, il n'y a pas danger si l'on retarde la déréglementation économique. Il y aura des ramifications financières, mais certainement pas danger. Il y en a un cependant si cette déréglementation économique est imposée avant que le Code national de la sécurité ne le soit.

M. Elliott: Je crois que nous voyons l'ampleur de ces . . .

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. Je voudrais étoffer un argument.

L'industrie des engrais est liée de très près à l'agriculture. Les engrais permettent non seulement de prolonger la vie de la terre, mais également d'en augmenter la productivité. Les engrais représentent donc un élément essentiel dans la production de denrées au Canada et dans le monde. Au cours des temps difficiles que l'agriculture a traversés vos ventes ont-elles diminué en conséquence au Canada?

M. Brown: Nos ventes dans le monde n'ont diminué que trois ans au cours des quarante dernières années. Au Canada, nous avons enregistré l'année dernière une baisse marginale de consommation d'éléments nutritifs végétaux de 2 p. 100 environ. Cette année, compte tenu de la crise que traverse l'agriculture, ce sera le calme plat.

Le marché américain a enregistré une forte baisse l'année dernière, de 9 p. 100 environ. Cette baisse se poursuivra cette année et sera de l'ordre de 5 p. 100 à 7 p. 100, phénomène attribuable de toute évidence à la réduction des terres emblavées, en particulier de maïs, réduction attribuable aux stocks importants de maïs et de blé que possèdent les États-Unis.

M. Taylor: Je vous remercie infiniment. Je crois que c'est un facteur très important dont il faut tenir compte. Dans ma circonscription, certains agriculteurs m'ont dit qu'ils ne pourront pas se payer le luxe de fertiliser leurs terres cette année. C'est fort malheureux car la productivité de cette terre en souffrira au bout du compte.

M. Elliott: Mais s'ils ne disposent pas des ressources financières nécessaires, monsieur Taylor, les engrais n'ont jamais coûté aussi peu cher. La potasse de nos mines, par exemple, est passée du prix record de 170\$ la tonne au prix actuel qui est de 60\$ la tonne.

M. Benjamin: On ne l'utilise pas.

M. Elliott: Non, mais nous la vendons. Ce ne sont pas seulement les volumes qui ont baissé, mais la baisse des prix

[Texte]

companies, too. I think that price drop is widespread among other ingredients as well.

Mr. Brown: I will comment on that. The fertilizer index and farm inputs is the only one that is below 100, using 1981 as an index. It is around 90 in both eastern and western Canada. This is due to the competitive forces in the marketplace, not only in North America but world-wide. Fertilizers move pretty well free of tariffs or restrictions, so if we can import more cheaply from Europe, that is where the farmers and the dealers source their product.

Mr. Taylor: They are way ahead of me, Mr. Chairman. That was my next question: Is your institute doing anything to try to get the farmers to continue fertilizing their land? I note the price is going to be a very important factor. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Reid, a short question.

Mr. Reid: One question, Mr. Chairman. May I ask the panel and the varying interests as represented on the panel this: if you review the number of mechanisms introduced into the bill from the point of view of increasing rail competition, better line rates, etc., and recognizing the amount of your products that are exported to the United States, do you see an increased use of any part of that intermodal transportation system used to move raw resources, used to move finished products by way of American rail, particularly the potash movements easterly, but in any other aspect of your export trade business?

Mr. Elliott: American railroads are involved obviously in the movement of potash to the United States right now.

Mr. Reid: To what extent can we make a comparison?

Mr. Elliott: Once the product hits the border, there is an American rail carrier there. In both the case of CN and in the case of CP, there happen to be subsidiaries of those respective companies. So there is a kind of continued Canadian presence in the American rail system.

On the average, numbers put together by the Canadian Transport Commission show that the revenue split between Canadian and American rail carriers in moving potash into the United States is about 50:50. The Canadian rail carriers' share is higher for northern tier states, and obviously lower for the southeast and that sort of area.

So the involvement on a proportional basis is likely to continue at about the same level as it is now. In terms of moving to eastern Canada via U.S. carriers, it is not very likely. We have an all-rail movement option. We have a rail-water movement option. It takes a lot of miles to get around the Great Lakes to the south.

Mr. Reid: The confidential rates would make a difference.

[Traduction]

accule certaines compagnies à la faillite. Je crois que d'autres produits ont subi une baisse comparable des prix.

M. Brown: Permettez-moi de faire une observation. L'indice des prix des engrais est le seul qui soit inférieur à 100, l'année 1981 étant l'année de référence. Il se situe aux alentours de 90 tant dans l'est que dans l'ouest du Canada. Ce phénomène est attribuable à la concurrence qui joue non seulement sur le marché nord-américain mais sur les marchés mondiaux. Aucun droit de douane ni aucune restriction ou presque ne frappe les engrais si bien que si les agriculteurs et les détaillants peuvent importer ces produits à un prix plus modique d'Europe, et c'est ce qu'ils font.

M. Taylor: Les témoins m'ont devancé, monsieur le président, car c'était justement la question que je voulais vous poser. Votre Institut essaie-t-il de pousser les agriculteurs à continuer de fertiliser leurs terres? Je vois que le prix de ces engrais va être un facteur déterminant. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Reid, une toute petite question.

M. Reid: Une seule question, monsieur le président. Puis-je vous poser la question suivante? Si vous examinez les mécanismes que prévoit ce projet de loi à la lumière de l'intensification de la concurrence ferroviaire, d'une amélioration des prix de lignes, etc., tout en tenant compte du fait qu'une partie de vos produits sont exportés vers les États-Unis, pensez-vous que les chemins de fer américains vont acheminer un plus grand volume de matières premières, de produits finis en particulier de potasse vers l'Est ou vers l'étranger?

M. Elliott: Les chemins de fer américains acheminent déjà de la potasse vers les États-Unis.

M. Reid: Dans quelle mesure peut-on établir une comparaison?

M. Elliott: Dès que le produit en question atteint la frontière, il est repris par une compagnie de chemin de fer américaine. Dans le cas du CN et du CP, ce sont des filiales de ces compagnies respectives qui acheminent ces produits. La présence du Canada continue donc d'être assurée aux États-Unis.

En moyenne, d'après les statistiques compilées par la Commission canadienne des transports, les compagnies de chemin de fer canadiennes et américaines se partagent, 50 p. 100 chacun, les mouvements de potasse vers les États-Unis. La part des compagnies de chemin de fer canadiennes est plus élevée dans les États du Nord et de toute évidence moins élevée dans les États du Sud-est.

Je crois que cette proportion continuera d'être à peu près la même que maintenant. Je ne crois pas que les compagnies de chemin de fer américaines acheminent nos produits vers l'est du Canada. Nous pouvons toujours les acheminer entièrement par train ou par train et bateau. Les kilomètres s'allongent lorsqu'il faut contourner les Grands lacs au sud.

M. Reid: Les tarifs confidentiels risquent de représenter un facteur important.

[Text]

Mr. Elliott: I did not say that. Confidential rates would make a big difference on both the all-rail and the rail-water.

Mr. Reid: Oh yes, on the Canadian modes of transportation. But I am concerned with the intrusion, perhaps, of the American transportation lines.

• 1055

Mr. Elliott: I cannot see U.S. carriers playing a big role on east-bound.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Elliott. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, thank you for your submission. It has been said to this committee by the two railroads and I believe a couple of other witnesses, and I expect it is going to be said to us by the Canadian Trucking Association, that this legislation as it stands now gives American carriers an access in Canada that Canadian carriers, in particular both rail and truck, are not allowed in the United States, that the American carriers will have an advantage up here in Canada over what Canadian carriers would have down there. American carriers, with their economies of scale as well as a lot of other factors, including lower cost of operation and what not, have that advantage already.

Would you agree that we should have safeguards in both bills to provide this access to American carriers only if it is equivalent—in other words, an equality of access—to what the access is for Canadian carriers in the United States?

Mr. Elliott: I am not convinced that the legislation provides this advantage to U.S. carriers. I listened several weeks ago to the president of Kingsway Transport talk about some of his plans for the future, and they all involved buying up U.S. trucking companies. I have listened to the president of Trimac, in Calgary, talk about their future plans, and they all involve buying U.S. trucking companies in the United States.

There are relatively few limitations to what those kinds of companies can do within the United States, and I guess the sort of reciprocity that would make sense is to allow U.S. carriers to do that sort of free trade up here.

Mr. Benjamin: The largest Canadian trucker would rank about number 35 or 40 in the United States, and the six or seven major carriers down there make ours look like peanuts. If you provide that equivalency of access in terms of ownership, then our guys are playing in a champagne market with a beer operation. This automatically gives the massive American carrier an opportunity to buy up in Canada, to an extent that it would make ours look like nothing at all.

[Translation]

M. Elliott: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Les tarifs confidentiels sont importants tant pour les marchandises acheminées entièrement par train ou par train et bateau.

M. Reid: Oui, pour les modes de transport canadiens. Mais ce qui m'inquiète, c'est l'entrée en force des compagnies de transport américaines sur le marché canadien.

M. Elliott: Je ne pense pas que les compagnies de transports américaines acheminent beaucoup de produits vers l'Est.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie infiniment, monsieur Elliott. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Messieurs, je vous remercie de votre exposé. Les deux compagnies de chemin de fer canadiennes et deux autres témoins nous ont dit, et je suppose que les représentants de l'Association canadienne du camionnage nous le diront également, que ces deux projets de loi permettent aux compagnies de transports américaines de s'implanter au Canada alors que les compagnies de transports canadiennes, en particulier les compagnies de chemin de fer et les entreprises de camionnage, ne sont pas autorisées à s'implanter aux États-Unis, que les compagnies de transports américaines auront un avantage au Canada que les compagnies de transports canadiennes n'ont pas aux États-Unis. Les compagnies de transports américaines, compte tenu de leurs économies d'échelle et d'autres facteurs, notamment des coûts d'exploitation plus faibles, etc., possèdent déjà un avantage.

Pensez-vous que ces deux projets de loi devraient prévoir un accord de réciprocité, autrement dit que les compagnies de transports américaines ne seront autorisées au Canada que si les compagnies de transports canadiennes sont autorisées aux États-Unis?

M. Elliott: Je ne suis pas convaincu que ces deux projets de loi offrent cet avantage-là aux compagnies de transports américaines. J'ai écouté, il y a quelques semaines, le président de Kingsway Transport parler de ses projets d'avenir et il n'était question que de rachat d'entreprises de camionnage américaines. J'ai écouté également le président de Trimac, à Calgary, parler de ses projets d'avenir qui consistaient à racheter des entreprises de camionnage américaines.

Peu de limites sont imposées aux activités de ce genre d'entreprises aux États-Unis et le plus sensé serait de permettre aux transporteurs américains de s'implanter librement au Canada.

M. Benjamin: La plus grande entreprise de camionnage canadienne se situerait au trente-cinquième ou quarantième rang aux États-Unis et par rapport au six ou sept principaux transporteurs américains, nous comptons pour des prunes. Si vous leur offrez la même égalité d'accès, nous resterons de la petite bière alors qu'eux siroteront le champagne. Les gros transporteurs américains vont donc en profiter pour racheter tout ce qu'il y a au Canada et nous resterons une fois de plus bons derniers.

[Texte]

Mr. Elliott: They are here now.

Mr. Benjamin: I know, but they . . .

Mr. Elliott: Are you suggesting that they are going to be...?

Mr. Benjamin: For example, the whole matter of competitive line rates, joint line rates, interswitching, a host of items, make available to American carriers a kind of access not available to a Canadian carrier in the United States.

Truckers have told me about the extra fees they may well have to pay if the present bill passes Congress. They are going to be faced with a disadvantage just in road-user taxes, which American carriers do not have to pay up here.

Mr. Elliott: Let me remind you about the ownership of the Central Vermont Railroad, which is CN; the Duluth, Winnipeg and Pacific, which is CN; the Sioux Line Railroad, which is half CP; the connection with the Milwaukee Road. There is a lot of Canadian railroad presence in the United States right now, and it is an ownership as opposed to an indirect sort of influence. It is a very direct and real presence, and I have occasionally heard concerns about the size of the Canadian railroads' presence in the United States.

Mr. Benjamin: It is pretty small compared to the rest of the operation.

The Chairman: If I can, Mr. Elliott, just to clarify, the total lineage in the States would be the seventh-ranked railroad in the United States. I do not know if you know this, but it is what my information is. Since you were giving the names of lines to Mr. Benjamin with some knowledge, I wondered if my information is accurate.

Mr. Elliott: I do not know for sure, but it certainly sounds about the right sort of . . .

Mr. Benjamin: You put CN and CP.

The Chairman: Oh, no. Agreed. The two combined—

Mr. Benjamin: The Grand Trunk and Sioux Lines, put them together.

The Chairman: It is the combined trackage of the Canadian lines in the States. We can clarify it, but I think that is what the evidence will be.

• 1100

Mr. Elliott: That sounds like the right sort of thing.

Mr. Benjamin: It would be a poor seventh, too.

The Chairman: I do not know if it is a poor or good seventh, but on a rating of 10, it is seventh.

Is that it, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Just for information, would I be right in saying your main competitors' ranking—I am thinking

[Traduction]

M. Elliott: Les Américains sont déjà implantés sur notre marché.

M. Benjamin: Je sais mais ils . . .

M. Elliott: Pensez-vous qu'ils vont . . . ?

M. Benjamin: Par exemple, les dispositions régissant les prix de ligne concurrentiels, les prix de lignes communs, les changements de voies, etc. permettent aux transporteurs américains d'avoir plus facilement accès à notre marché que ne pourrait le faire un transporteur canadien aux États-Unis.

Des camionneurs m'ont parlé des frais supplémentaires qu'ils devront verser si le projet de loi est adopté par le Congrès. Ils seront désavantagés s'ils doivent payer des droits de passage que les Américains n'ont pas à payer ici.

M. Elliott: Permettez-moi de vous dire que la *Central Vermont Railroad* appartient au CN de même que la *Duluth Winnipeg and Pacific*. La moitié de la *Sioux Line Railroad* qui assure la liaison avec la *Milwaukee Road* appartient au CP. Le Canada possède plusieurs compagnies de chemin de fer aux États-Unis à l'heure actuelle; il en est propriétaire; il ne s'agit donc pas d'influence indirecte. Cette présence est bien réelle et j'ai souvent entendu des Américains s'inquiéter de la présence de compagnies de chemin de fer canadiennes aux États-Unis.

M. Benjamin: Elle est insignifiante par rapport au reste.

Le président: Monsieur Elliott, d'après mes renseignements, les compagnies de chemin de fer canadiennes se placent au septième rang aux États-Unis. Je ne sais pas si vous le savez, mais c'est ce qu'on me dit. Puisque vous citez des noms de compagnies tout à l'heure à M. Benjamin, je me demande si ces renseignements sont exacts.

M. Elliott: Je n'en suis pas certain, mais cela me semble juste . . .

M. Benjamin: Vous y avez englobé le CN et le CP?

Le président: Oh non. Bien. Regroupés . . .

M. Benjamin: Regroupez la compagnie *Grand Trunk* et la compagnie *Sioux Line*.

Le président: Ce sont les lignes de chemin de fer que possèdent les compagnies canadiennes aux États-Unis. Il faudra tirer cela au clair, mais je crois que c'est cela.

M. Elliott: Cela me semble juste.

M. Benjamin: C'est un septième rang qui est loin derrière les premiers.

Le président: Je n'en sais rien, mais sur 10, c'est le septième rang.

C'est bien cela, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Serait-il juste de dire que pour la potasse, vos principaux concurrents sont l'Union soviétique, la République fédérale d'Allemagne et les États-Unis, dans cet ordre?

[Text]

particularly of potash—would be the Soviet Union, West Germany, and the United States, in that order?

Mr. Elliott: No, it would be the U.S.S.R., East Germany and West Germany. The United States is quite a small—

Mr. Benjamin: I guess they have just about run out of potash.

Mr. Elliott: That is what they are alleging.

Mr. Benjamin: Are the markets for the U.S.S.R. and Germany pretty well all over the world, or are they mostly concentrated in Europe?

Mr. Elliott: Most of the production from the U.S.S.R. is used within either the U.S.S.R. or the COMECON trading group. The East German material is mostly used within this trading group, and some portion of it is exported.

Mr. Benjamin: I was thinking of export competitors. Would West Germany be your main export competitor?

Mr. Elliott: West Germany, East Germany, Israel, Jordan, New Brunswick . . .

Mr. Benjamin: I am talking about Canada.

Mr. Elliott: Everybody wants to make potash.

The Chairman: Thank you to Mr. Elliott and your group for appearing. Directing briefly to the generality of Bill C-18 and Bill C-19, the only specific amendment you are really throwing out to the committee is on the multimodal aspect in clause 144.

Mr. Elliott: That is correct. If I may, I have a proposal not necessarily representative of the Canadian Fertilizer Institute. It certainly is representative of us, and it concerns competitive line rates.

Our own concern with competitive line rates is that because all of our mines are served by both rail carriers, we do not have the opportunity to participate in the competitive line rate system. My argument is that we should be able to participate in it, because quite often with an industry with two firms you do not get a lot of price competition. For all practical purposes, since the deregulation of U.S. rail carriers, CN and CP have acted like other U.S. carriers on transborder traffic. Frankly, we have not seen a lot of price competition.

My initial proposal in the early stages of the *Freedom to Move* process was that shippers captive to the rail mode have access to competitive line rate. I would still recommend it. As an alternative, I would suggest it with a kind of means test which would be if we could demonstrate to the agency's satisfaction that having two railroads is very much like having one, we then would have access to the competitive line rate system.

The Chairman: That is an interesting thought.

[Translation]

M. Elliott: Non, c'est l'Union soviétique, la République démocratique d'Allemagne et la République fédérale d'Allemagne. Pour les États-Unis, c'est bien peu . . .

M. Benjamin: Je suppose que leur potasse est épuisée.

M. Elliott: C'est ce qu'ils prétendent.

M. Benjamin: Les marchés de l'URSS et de l'Allemagne sont-ils répartis un peu dans le monde ou surtout en Europe?

M. Elliott: La majeure partie de la production de l'URSS est écoulée en URSS même ou dans les pays du COMECON. Quant à la République démocratique d'Allemagne, pour la majeure partie il en va de même, mais une certaine quantité est exportée.

M. Benjamin: Je pensais surtout aux concurrents sur les marchés d'exportation. Est-ce que la République fédérale d'Allemagne est votre principal concurrent sur les marchés d'exploitation?

M. Elliott: Il y a la République fédérale d'Allemagne, la République démocratique d'Allemagne, Israël, la Jordanie, le Nouveau-Brunswick . . .

M. Benjamin: Je parle du point de vue du Canada.

M. Elliott: Tout le monde veut exploiter la potasse.

Le président: Merci, monsieur Elliott, et merci aux gens qui vous accompagnent. En résumé, le seul amendement que vous proposiez à l'ensemble des projets de loi C-18 et C-19 a trait à l'élément multimodal, à l'article 144, n'est-ce pas?

M. Elliott: C'est cela. Je voudrais faire une proposition qui n'intéresse pas directement l'Institut canadien des engrais. Elle nous intéresse nous et il s'agit des prix de ligne concurrentiels.

En effet, étant donné que toutes nos mines sont desservies par les deux compagnies de chemin de fer, nous n'avons pas la possibilité de recourir au système de prix de ligne concurrentiels. Selon moi, nous devrions pouvoir le faire car très souvent dans un secteur où il y a deux compagnies, la concurrence des prix n'est pas très intense. En réalité, depuis la déréglementation des chemins de fer aux États-Unis, le CN et le CP ont suivi le modèle des sociétés américaines pour ce qui est du trafic transfrontalier. Au bout du compte, nous n'avons pas constaté une intensification de la concurrence des prix.

Ma première proposition, quand on a publié *Aller sans entraves*, c'était que les expéditeurs tributaires du chemin de fer aient accès aux prix de ligne concurrentielle. Je maintiens cette proposition. A défaut, il faudrait une sorte de critère fondé sur les ressources, grâce auquel nous pourrions prouver à la satisfaction de l'Office que l'existence de deux sociétés est l'équivalent d'une seule, ce qui nous donnerait droit au système de prix de ligne concurrentiels.

Le président: L'idée est intéressante.

[Texte]

Mr. Ouellet: Is it possible for you to supply us with some wording in this regard?

Mr. Elliott: I could do that.

Mr. Ouellet: I think it would be helpful if you could send it to the clerk or to the chairman for distribution to the members of the committee.

The Chairman: I agree. You are the first witness who has projected the thought.

Mr. Elliott: I may well be the only one.

Mr. Benjamin: You mean the confidential contract provisions would not be of much use to you, as between CP and CN?

Mr. Elliott: It would be of some use, but not as much use as a competitive line rate. It would not be as big a lever.

The Chairman: Thank you very much. If you could supplement it with a short summary of the point either in the legal framework or just the thought . . . It even helps us if you set it down in what phrasing you think might fit the bill. We will certainly look at it.

We will now call the representatives of the Mining Association of Canada, who have been sitting patiently. I understand Mr. Curlook, the president, is appearing. He also has a couple of gentlemen with him, Mr. Johnston and Dr. Miller.

• 1105

Mr. Curlook, welcome to the table. You have been sitting there so you know what our format is. We have your brief, which has been circulated. You are very specific in your recommendations as to the bill. But please introduce those gentlemen with you.

Mr. Walter Curlook (President, Mining Association of Canada, Executive Vice-President, Inco Ltd.): Mr. Chairman, I am president of the Mining Association of Canada, Dr. George Miller is the managing director, and Mr. Ken Johnston is chairman of the transportation committee of the Mining Association of Canada. In everyday life, I am executive vice-president of Inco, in charge of primary metals production world-wide. Ken Johnston is the manager of transportation and traffic at Inco's biggest operation in the Ontario division.

The Chairman: In another time, I should step down from the Chair, which would please some people around the table, because my brother was very involved in Inco, Copper Cliff and Lively.

Mr. Curlook: Right. He and I worked together for 40 years.

The Chairman: This is right, but he is retired.

Mr. Curlook: Mr. Chairman, I should not change the nature of this meeting. In terms of my presentation, which you received yesterday, we would like very much that they be accepted as a part of these proceedings. If you were to accept them as part of the *Minutes of Proceedings and Evidence*,

[Traduction]

M. Ouellet: Pouvez-vous nous préparer une disposition à cet effet?

M. Elliott: Volontiers.

M. Ouellet: Nous vous saurions gré de l'envoyer au greffier ou au président pour qu'il soit distribué aux membres du Comité.

Le président: Soit. Vous êtes le premier témoin à proposer cela.

M. Elliott: Je serai peut-être le seul.

M. Benjamin: Vous voulez dire que des dispositions sur les contrats confidentiels avec le CN et le CP ne vous rendraient pas grand service, n'est-ce pas?

M. Elliott: Jusqu'à un certain point, mais ce ne serait pas aussi efficace qu'un prix de ligne concurrentiels. Ce ne serait pas une arme aussi efficace.

Le président: Merci beaucoup. Vous pourriez peut-être y ajouter un bref résumé des modalités juridiques ou tout simplement l'idée . . . Vous nous rendriez service en préparant un libellé qui pourrait être incorporé aux projets de loi. Nous allons certainement en discuter.

Je demande aux représentants de l'Association minière du Canada, qui ont attendu patiemment, de s'approcher. M. Curlook, le président, en est le porte-parole. MM. Johnston et Miller l'accompagnent.

Monsieur Curlook, bienvenue. Puisque vous avez assisté au début de la séance, vous savez comment nous procédons. Nous avons reçu votre mémoire que nous avons fait distribuer. Vous avez des recommandations très précises au sujet du projet de loi. Pouvez-vous présenter les gens qui vous accompagnent?

M. Walter Curlook (président, Association minière du Canada, vice-président exécutif, INCO Ltd.): Monsieur le président, je suis le président de l'Association minière du Canada dont George Miller est le directeur et Ken Johnston, le président du comité des Transports. Sur le plan professionnel, je suis vice-président exécutif de la société Inco qui produit des métaux primaires vendus dans le monde. Ken Johnston est directeur du trafic et des transports à la principale unité d'exploitation de la société Inco, en Ontario.

Le président: Si les conditions n'étaient pas ce qu'elles sont, je serais peut-être forcé de renoncer à mes fonctions de président, ce qui pourrait plaire à certains membres du Comité, car mon frère a des liens avec Inco, Copper Cliff et Lively.

M. Curlook: Je sais. Nous avons, lui et moi, travaillé ensemble quarante ans.

Le président: C'est juste, mais il a pris sa retraite.

M. Curlook: Monsieur le président, je m'en voudrais de modifier la façon de faire au Comité. Vous avez reçu mon exposé hier et nous aimerions qu'il soit annexé au compte rendu de la réunion. Nous n'aurions pas besoin d'en donner lecture. Qu'en pensez-vous, monsieur le président?

[Text]

maybe it would obviate us of the necessity to read it. What do you say, Mr. Chairman?

The Chairman: They are certainly filed with the table. You had better read the part you want to read, because we have had some very voluminous briefs that would break down the whole system in terms of transcripts and even translation. Can you give an overview and then highlight the specific points? Your narrative is not very long.

Mr. Curlook: Okay, Mr. Chairman, I will give you my overview and I will ask my colleagues to add their overviews. I think this will be a proper basis for questions and answers as well.

The Chairman: Agreed.

Mr. Curlook: As I am sure you are all aware, when we are talking about the mining industry, we are talking about the industry that produces iron ore, coal, asbestos, potash, copper, nickel, lead, zinc and uranium. Our association represents—

Mr. Layton: And gold.

Mr. Curlook: Well, I am not sure gold is a commodity, Bob. This is where I run into trouble.

Mr. Benjamin: It is a luxury.

Mr. Curlook: I think it is currency. I think another very important statistic I am sure you are all aware of . . . The last year for which we have accurate statistics is 1984. Some 58% of the total revenue freight on Canadian railroads was generated by crude minerals, fabricated minerals and coal—mineral and products that our member companies produce.

We last appeared before this committee in October 1985. This was in response to the *Freedom to Move* white paper. We were encouraged by the policy paper and even more encouraged by the legislation proposals that were submitted afterward. Our membership endorses the legislation contained in Bills C-18 and C-19. We commend the government for bringing forth what we consider to be very necessary and very important legislation.

I think we just should take a few minutes to talk about what happened since we last talked to you in October 1985. Then we talked about the fierce competition in this commodity business we are all in; prices for our goods are set by the international marketplace, whereas the costs of production are set by domestic elements and forces.

Since then, I would say competition has become fiercer; this is what is different since 1985. To give you one example, in the case of nickel, which I am very familiar with, since 1985, in the last 18 months, prices for our product have dropped another 20%. We are getting 1974 prices for our product. It means we have had to accommodate 15 years of escalating costs. This gives you an idea, and I think you can say similar things for iron ore and coal. We all read about the Japanese renegotiating their coal contracts. We know Brazil is bringing on more iron ore. We know Chile is bringing on more copper. So what we are really looking at is a world where the law of supply and demand is alive and well. There is going to be fierce downward pressures on prices for some time to come.

[Translation]

Le président: Nous estimons qu'il est déposé. Il vaudrait peut-être mieux que vous en lisiez la partie que vous souhaitez lire car les mémoires très longs encombreront tout le processus de transcription et de traduction. Pouvez-vous nous en donner un résumé en soulignant les points importants? Le texte explicatif n'est pas très long.

M. Curlook: D'accord, monsieur le président. Je vais d'abord vous faire mon résumé et je demanderai à mes collègues d'en faire autant. Cela nous donnera la matière nécessaire pour la période des questions.

Le président: Très bien.

M. Curlook: Comme vous le savez sans doute tous, nous représentons l'industrie minière qui produit le minerai de fer, le charbon, l'amiante, la potasse, le cuivre, le nickel, le plomb, le zinc et l'uranium. Notre association représente . . .

M. Layton: Et l'or.

M. Curlook: Je ne suis pas sûr que l'on puisse considérer l'or comme une marchandise. J'ai du mal à le faire.

M. Benjamin: C'est un luxe.

M. Curlook: Je pense que c'est une monnaie. Il y a une autre statistique très importante que vous connaissez sans doute . . . 1984 est la dernière année pour laquelle nous ayons des statistiques sûres. Quelque 58 p. 100 des recettes totales des sociétés de chemin de fer canadiennes provenaient du transport de minerai brut, de minerai transformé et de charbon . . . c'est-à-dire la production de nos membres.

Notre dernière comparution devant le Comité remonte à octobre 1985. Nous répondions alors au document *Allez sans entraves*. Ce document de politique et les propositions législatives qui en ont découlé nous sont d'un grand réconfort. Nos membres appuient les dispositions législatives des projets de loi C-18 et C-19. Nous félicitons le gouvernement de les avoir présentés et nous estimons qu'ils sont très nécessaires et très importants.

Je voudrais m'attarder quelques instants sur ce qui s'est passé depuis la dernière fois que nous avons comparu en octobre 1985. Nous vous avons alors parlé de la concurrence féroce qui existait dans notre secteur, car le prix de nos produits est fixé par le marché international, alors que les prix de revient dépendent d'éléments internes.

Depuis lors, la concurrence est devenue encore plus serrée et c'est une chose qui a changé depuis 1985. Je vais vous en donner un exemple. Le prix du nickel, que je connais bien, a baissé de 20 p.100 depuis 1985, c'est-à-dire au cours des 18 derniers mois. Nous obtenons pour le nickel le même prix qu'en 1974. Cela signifie qu'il nous nous accommoder de 15 années d'augmentation du prix de revient. Cela vous donne une idée de la situation qui est semblable dans le cas du minerai de fer et du charbon. Nous avons tous appris que les Japonais renégociaient les contrats pour le charbon. Nous savons que le Brésil augmente sa production de fer et le Chili, sa production de cuivre. Il s'agit donc d'un domaine où la loi de l'offre et de la demande règne. Les prix subiront encore longtemps

[Texte]

There is going to be more than enough supply to meet the demand in the world for the kinds of commodities that we produce. This necessitates more and more attention to the costs of production, because that is the side of the equation that we can try to do something about.

• 1110

When we look at the costs of production, we identify the major costs. One, of course, is employment costs, and in many industries that is half the total cost, but then you have energy costs; you have various supply costs, and you have transportation costs. That is why this is a significant element. This is why it is important to our industries, what happens in this field of transportation, in terms of its impact on our costs.

I think it is important, when looking at costs of production, to recognize which countries are our main competitors. We are saying that we export more than 80% of our products. We compete in an international marketplace. Which countries are our major competitors? I think it is important to recognize that the United States is one of our main competitors. The U.S. produces the same kinds of commodities we produce: iron ore, coal, potash, uranium, copper, nickel—not so much nickel, they stopped producing it, but they produce some—lead, zinc. So we have to be cognizant and aware of what is going on in the United States when it comes to employment costs, energy costs, taxation, transportation, regulation, deregulation, what have you. We have to look at the United States.

Now, there are other competitors. There is Australia, of course, which is a very important one when we think of iron ore, coal, lead, zinc, copper, nickel, these kinds of things. These are the kinds of minerals and metals that we in Canada produce—but the U.S. being number one.

If we look at the U.S., we know that they are one step ahead in tax reform. We know that they have done important things in deregulating, in terms of the shipping bills, and so we should be looking at the United States in formulating our own policies.

When we think of the transportation area, we think that it is important that there be greater room for competition—more competition, more room for negotiation, and, of course, mechanisms for resolving disputes, and also protection for the captive shipper.

If you look at our industry and you hear us say that we are getting 1974 prices for some of our products, then how have we survived? What have we been doing, and what has been happening in our industry? We have been improving our productivity. That is where we have been spending our time. With regard to the employment part of our costs, we do have ability to change that, to improve that.

We cannot change the taxation rules; we cannot change the cost of energy—that is mandated—we cannot change unemployment insurance costs; we cannot change the Canada Pension Plan. Those are all mandated costs. They are set. They are imposed on us, and they are escalated almost regularly

[Traduction]

d'énormes pressions à la baisse. L'offre dépassera la demande mondiale des matières que nous produisons. Il faut donc être encore plus vigilant du côté des prix de revient car c'est là que nous pouvons intervenir.

A cet égard, nous connaissons les principaux coûts. Tout d'abord il y a la main-d'œuvre, qui dans bien des secteurs représente la moitié du prix de revient total, mais il y a aussi les coûts en énergie. Il y a d'autres coûts d'approvisionnement et ensuite les coûts de transport. Voilà pourquoi les transports sont si importants. Voilà pourquoi nous nous intéressons vivement à ce qui se passe du côté des transports, car cela intervient dans le calcul de nos coûts.

Quand on envisage le prix de revient, il faut savoir quels sont les pays qui sont nos principaux concurrents. Nous exportons plus de 80 p. 100 de notre production. Nous avons des concurrents sur le marché international et il faut se demander quels sont nos principaux concurrents. Ce sont les États-Unis, il faut le reconnaître, qui sont notre principale concurrent. Les États-Unis produisent les mêmes minerais que nous: le minerai de fer, le charbon, la potasse, l'uranium, le cuivre, le nickel dans une proportion moindre, le plomb et le zinc. Il faut donc nous tenir au courant de ce qui se passe aux États-Unis quand il s'agit de nos coûts en main-d'œuvre, en énergie, en impôts, en transports, en réglementation, en déréglementation, etc. Il faut savoir ce qui se passe aux États-Unis.

Nous avons d'autres concurrents. Il y a l'Australie, bien entendu, qui est un concurrent important pour le minerai de fer, le charbon, le plomb, le zinc, le cuivre et le nickel. L'Australie produit les mêmes minéraux et métaux que le Canada mais ce sont les États-Unis qui sont notre principal concurrent.

Les États-Unis ont une longueur d'avance sur nous du point de vue de la réforme fiscale. Ils ont déjà pris des mesures importantes de déréglementation, pour ce qui est des frais de transport, et nous devons nous inspirer de ce qu'ils font quand il s'agit de formuler nos propres politiques.

Nous pensons qu'il faudrait plus de concurrence dans le secteur des transports, plus de latitude pour négocier et bien entendu des mécanismes pour résoudre les différends et protéger les expéditeurs captifs.

Nous vous avons dit que certains de nos produits se vendaient au prix de 1974. Comment notre secteur a-t-il pu survivre alors? Qu'avons-nous fait? Que s'est-il passé? Nous avons amélioré notre productivité. C'est à cela que nous avons consacré notre temps. Nous sommes capables de modifier et d'améliorer les choses du côté de nos coûts en main-d'œuvre.

Nous ne pouvons pas changer les règles fiscales. Nous ne pouvons rien non plus du côté de l'énergie ni du côté des coûts d'assurance-chômage. Nous ne pouvons rien du côté du Régime de pensions du Canada. Ce sont là des coûts imposés et fixes. Ce sont des coûts imposés qui augmentent presque

[Text]

every year. The only element that we as an industry have been able to work out ourselves is the reduction of our employment costs per unit of production, which means improving our productivity, and that is exactly what we have been doing.

In our industry, if we compare ourselves to the depth of the recent recession in 1981-82, we have improved our productivity 60%. That is in output. That is in volume and quantity of material per unit of human effort. We have improved productivity 60%. If we compare ourselves to 1979, which is a high year before the recession, we are 30% ahead of even that year. That gives you a measure of the kind of improvements in productivity. Now, that is average for our industry, coast to coast. In some of our companies, we have more than doubled productivity in the last four or five years in this fierce international competitive arena.

We talk to government agencies about their part of the costs, about the mandated costs; that they should keep an eye on them and indeed try to reduce them, or at least contain them. In the case of transportation and regulation, new legislation is to provide an environment for more competition, for better service, so that in the transportation area, we can have parallel productivity improvements.

• 1115

When we think of carriers being more competitive, which means being more price competitive, service competitive, we do not necessarily want to see them reduce their incomes, for example. We expect and would like to see room made for them to improve their productivity. That is the other side of the equation. That is the other part that has to happen.

Yes, we want more competitive rates. We want better service at lower cost, but we want those carriers to be able to improve their productivity as well. So the other measures have to be taken so that the carriers can indeed still stay very profitable. Indeed we would like to see them more profitable.

We think with changes in legislation and with making room for more competition, there will be innovative ideas come forth of a better way of shipping, of moving goods in our country and increasing our competitiveness.

In other meetings we have had on a one-on-one basis with some of the Members of Parliament, there has been a big concern about safety, a lot of talk about safety. When you are talking about more competition, more productivity, they ask about safety.

In our industry, we maintain that we can prove to you and show you that improved safety comes hand-in-hand with improved productivity. Hand-in-hand. We have had quantum improvements in productivity; we have had quantum improvements in safety.

[Translation]

tous les ans régulièrement. Le seul facteur que notre secteur ait pu influencer est le facteur coûts en main-d'oeuvre par unité de production, par l'amélioration de notre productivité, et c'est ce que nous avons fait.

Dans notre secteur, si on compare notre situation aujourd'hui à la récession de 1981-1982, on constate que notre productivité s'est accrue 60 p. 100 pour ce qui est du volume. C'est fondé sur le volume et la quantité de production par unité d'effort humain. Nous avons amélioré notre productivité dans une proportion de 60 p. 100. Si nous faisons une comparaison avec 1979, qui est une année prospère avant la récession, notre productivité s'est améliorée de 30 p. 100. Voilà qui témoigne du genre d'amélioration que nous avons réalisée. Et cela est la moyenne dans le secteur, d'un bout à l'autre du pays. Certaines de nos compagnies ont plus que doublé leur productivité depuis quatre ou cinq ans, malgré la concurrence intense sur les marchés internationaux.

Nous nous entretenons avec les organismes gouvernementaux au sujet de leur rôle du côté des coûts, des coûts imposés. Nous leur demandons de les surveiller et faute de les réduire, de les contenir du moins. Pour ce qui est du transport et de la réglementation, une nouvelle loi doit offrir ce qui est nécessaire pour rendre le milieu plus concurrentiel, permettre d'offrir un meilleur service, pour qu'il y ait dans le secteur des transports, des améliorations de productivité comparables à celles de notre secteur.

Quand nous parlons d'améliorer la compétitivité des transporteurs, nous songeons à la fois aux prix, aux services, ce qui ne signifie pas nécessairement qu'il faudrait une réduction de leurs recettes. Nous voudrions qu'on crée les conditions leur permettant d'améliorer leur productivité. C'est la deuxième partie de l'équation. C'est le pendant.

Nous voudrions que les taux soient plus compétitifs. Nous voudrions un meilleur service à coût moindre, mais nous voulons qu'en même temps les transporteurs améliorent leur productivité. Il faut donc que les mesures qu'on prendra permettent aux transporteurs de demeurer rentables. En fait, nous voudrions qu'ils obtiennent un meilleur taux de rendement.

Nous pensons que des modifications législatives et un climat plus propice à la concurrence susciteront de nouvelles idées quant à une meilleure façon d'expédier nos produits au Canada et d'améliorer notre compétitivité.

Lors d'autres réunions, nous avons eu des discussions avec certains députés qui nous ont parlé de leur inquiétude concernant la sécurité. Quand on parle de meilleure compétitivité et de meilleure productivité, les députés pensent tout de suite à la sécurité.

Dans notre secteur, nous pensons toujours que nous pouvons vous prouver que l'amélioration de la sécurité va de pair avec l'amélioration de la productivité. Toute amélioration de la productivité est accompagnée de la même amélioration du côté de la sécurité.

[Texte]

Today, in our underground mines, the lost-time accident rate is a very good measure of safety. It is when you get hurt and have to stay home and cannot come back to work. The lost-time accident rate in our underground mines, for example, is lower than in surface plants. The mining productivity has been improved, changed technologywise, increased output per man, unit costs reduced, but safety has also shown quantum improvement.

So the concern that if we permit these carriers to become more competitive and be more productive, for some reason something is going to happen in safety—I could show you from our experience in industry that safety improvement comes hand in hand with productivity improvement.

Mr. Benjamin: Safety pays.

Mr. Curlook: Safety pays is right.

Mr. Angus: Where have I heard that before?

Mr. Curlook: Just along that line, Mr. Benjamin, I talked about mandated costs always going up. This year for the first time in Ontario, the workmen's compensation rate went down. It is starting to reflect.

Here is a government body that is starting to look at the actual experience and starting to react to it. So here we have one case for the first time where it has indeed just been reduced.

The Chairman: Dr. Curlook, thank you for that overview and interesting commentary in general on the mining industry. You are going to call upon somebody else to get to the bill.

Mr. Curlook: We made a presentation. There are some points in it that I think perhaps ought to be brought up since we do not want to take the time to read it. Dr. Miller, I wonder if you could just highlight some of the points.

Dr. C. George Miller (Managing Director, Mining Association of Canada): Mr. Chairman, I will just mention very, very broadly some of the things we do feel are important. We think it is time that transportation was treated as other businesses are treated, subject to competition and negotiation and regular dispute-solving mechanisms.

One point we make is that we are disappointed that the regulatory reform of trucking is so gradual that the fit, willing, and able test could be implemented before 1991. As Dr. Curlook has mentioned, we believe that safety is a vital provision and we believe that the provisions can actually improve the safety performance of the carriers by stimulating their creativity.

On balance, we do feel that the two goals before you will favour Canada's prosperity and improve competition. I know that our other colleague, Mr. Johnston, will be able to answer your most difficult questions so perhaps it is time for me to be quiet.

[Traduction]

De nos jours, dans les mines souterraines, le taux de temps perdu à cause d'accidents est une très bonne mesure de la sécurité. Nous calculons le temps perdu quand un employé est blessé et ne peut pas venir au travail. Nous pouvons dire que le taux de temps perdu dans les mines souterraines est inférieur à celui des unités d'exploitation de surface. La productivité minière s'est améliorée, il y a eu des changements technologiques, un accroissement de la production par travailleur, une réduction des coûts unitaires et la sécurité s'en porte d'autant mieux.

On s'inquiète car on pense que si nous permettons à ces transporteurs d'être plus compétitifs et plus productifs, la sécurité va en souffrir... D'après ce que nous avons pu constater, l'amélioration de la sécurité va de pair avec l'amélioration de la productivité.

M. Benjamin: La sécurité paie.

M. Curlook: En effet.

M. Angus: J'ai déjà entendu cela quelque part.

M. Curlook: J'ai parlé des coûts imposés qui ne cessaient de grimper. Pour la première fois cette année en Ontario, le taux d'indemnisation d'accidents du travail a baissé. On commence à en ressentir les effets.

Voilà qu'un organisme gouvernemental se rend compte des faits et y réagit. Nous constatons là un cas où pour la première fois il y a eu une réduction.

Le président: Monsieur Curlook, merci d'un résumé fort intéressant de la situation du secteur minier. Vous voulez donner maintenant la parole à quelqu'un d'autre, n'est-ce pas?

M. Curlook: Nous avons présenté un mémoire. Il contient certains points que je voudrais souligner mais nous n'allons pas le lire en entier. Monsieur Miller, pouvez-vous faire ressortir les points saillants du mémoire.

M. C. George Miller (directeur, Association minière du Canada): Monsieur le président, je voudrais très brièvement faire ressortir certains points que nous estimons importants. Nous pensons qu'il est grand temps que le transport soit traité comme les autres secteurs, qu'on y trouve les mécanismes de concurrence, de négociation et de résolution des différends qu'on trouve ailleurs.

Nous sommes très déçus de constater que la réforme de la réglementation du secteur du camionnage est si lente que le test de capacité et d'aptitude ne pourra pas être en vigueur avant 1991. Comme l'a dit M. Curlook, nous pensons que la sécurité est un élément vital et que des dispositions législatives peuvent améliorer les choses du côté de la sécurité à tel point que les transporteurs s'en trouveraient stimulés.

Dans l'ensemble, nous pensons que les deux objectifs que vous envisagez contribueront à la prospérité du Canada et qu'ils amélioreront la concurrence. Je sais que notre collègue M. Johnston pourra répondre à la plupart des dures questions que vous lui poserez et voilà pourquoi il est temps que je me taise.

[Text]

The Chairman: Mr. Johnston, I must say page 4, your third paragraph, summarizes your position in general, does it not?

• 1120

Mr. K.R. Johnston (Manager of Transportation and Traffic, Ontario Division, Inco Limited): Mr. Chairman, yes, I think if any paragraph says it, that does, as far as the relation to the actual hands-on transportation and—

The Chairman: Perhaps you had better read it into the record, then.

Mr. K. Johnston: All right. Mr. Chairman, in support of Bills C-18 and C-19, I would say that:

In supporting this legislation, we—the Mining Association of Canada—are asking that the transportation industry be treated as other businesses are treated. Important features of the normal business world are competition and negotiation among equals with access to dispute-solving mechanisms. We are confident the carriers will find new opportunities to improve intra- and intermodal services and to gain new business by innovative responses to the highly varied needs of the market they serve.

The Chairman: Fine, and then you have your recommendations. We throw it open to Mr. Ouellet. Do you have any questions?

M. Ouellet: Monsieur le président, à la page 2 du mémoire de l'Association minière du Canada, on peut lire:

La vieille maxime est toujours vraie. Nous devons chercher la poule aux oeufs d'or même si nous courons après plusieurs poules.

Est-ce que vous ne croyez pas qu'il y a danger de tuer la poule aux oeufs d'or parce que, à la lumière des témoignages des deux compagnies de chemins de fer, le projet de loi, tel que rédigé, peut causer des torts irrémédiables à nos chemins de fer nationaux qui risquent de perdre leurs clients, au profit des chemins de fer américains, au profit des grandes compagnies de camionnage? Et comment pensez-vous qu'il est possible de vous permettre d'avoir des prix plus compétitifs sans risquer de compromettre l'avenir et même la viabilité des compagnies de chemins de fer canadiennes?

Mr. Curlook: I would like to start answering, Mr. Ouellet. First of all, I think it is extremely important for us to be concerned about the profitability and financial health of our carriers as well as being concerned about having more competitive rates, which is why there are many other aspects that have to be looked at.

For example, the idea of having the railroads continue non-profitable lines; clearly, there has to be a new approach to that. We cannot say they should cut their prices and provide lower-cost service, and then demand that they continue, impose on them that they continue unprofitable lines. Clearly, this is an area that has to be addressed.

[Translation]

Le président: Monsieur Johnston, est-ce que le troisième paragraphe de la page 4 de votre mémoire résume votre position d'ensemble?

M. K.R. Johnston (directeur du transport et du trafic, Division de l'Ontario, société INCO Ltée): Monsieur le président, je pense que ce paragraphe résume plus que tout autre le rapport entre les modes de transport actuels...

Le président: Il vaudrait peut-être mieux que vous le lisiez pour le compte rendu.

M. K. Johnston: Très bien. Monsieur le président, pour appuyer les projets de loi C-18 et C-19, nous dirions que:

En appuyant cette législation, nous, l'Association minière du Canada, demandons que l'industrie du transport soit traitée comme d'autres secteurs d'affaires sont traités. La concurrence et la négociation entre semblables, avec l'accès à un mécanisme de résolution des litiges, constituent des facettes importantes du monde des affaires. Nous sommes confiants que les transporteurs trouveront de nouvelles solutions pour améliorer les services intramodaux et intermodaux et pour trouver des débouchés nouveaux en répondant de manière innovatrice aux besoins hautement variés des marchés qu'ils desservent.

Le président: Vous faites ensuite vos recommandations. Je donne la parole à M. Ouellet. Avez-vous des questions à poser?

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, on page 2 of the brief from the Mining Association of Canada, I read:

The old saying is still true. We have to chase the goose that lays golden eggs even if it means chasing many geese.

Do you not think that there is a chance that we could kill the goose that lays golden eggs since the two railways have said that the bill, as it is now, can cause irreparable damage to our national railways who would lose their customers to the Americans, or to the large trucking companies? How do you think it is possible to allow you more competitive prices without threatening the future or the viability of the Canadian railways?

M. Curlook: Je voudrais répondre à M. Ouellet. Tout d'abord, je pense qu'il est très important que nous nous inquiétions de la rentabilité et de la santé financière de nos transporteurs en même temps que nous nous inquiétions de rendre les tarifs plus compétitifs, ce qui nécessite qu'on se penche sur beaucoup d'autres facteurs.

Par exemple, la question d'exiger que les chemins de fer maintiennent les lignes qui ne sont pas rentables. Manifestement, il faut aborder les choses différemment à cet égard. On ne peut pas exiger des compagnies de chemin de fer qu'elles réduisent leurs prix et offrent un service dont le coût serait moindre et leur imposer en même temps de maintenir les lignes

[Texte]

There is another clear area not involving government directly, but the agreements that the railroads have with their workers in terms of what is considered to be full day's pay. In our industry, a full day's pay is eight hours of work, and our miners have doubled and tripled productivity in the last four years. They have gone along with technological change and they accept technological change; they learn new work habits, they learn new skills, and they go with it.

We have computers now; we are automated, semi-automated, fully automated, partially automated. Our workers have gone along with it, our union has gone along with it. That is why it has moved; if our union had not have gone along with it, if our workers had not gone along with it, we could not have achieved this doubling and tripling of productivity. Clearly, with our carriers, this is another huge area that has to be attended to.

There is a big question of the cabooses that I read about in the press. This is related to safety; everybody somehow ties it to safety, but that has to be addressed. There are many areas that have to be addressed besides just this legislative bill to ensure about the carriers. We know that if some of the regulations are removed... for example, we know there are many trucks travelling up and down empty. This is because of certain regulations—interprovincial, what have you—so they go one way full and the other way empty. This is not a productive way to work in our country. If we insist that this is the system that has to exist in Canada, then we are saying we have to maintain inefficiency in Canada. Now, I say we should not do that.

• 1125

So there are other areas that have to be changed to maintain the financial vitality of the carriers, because they are geese as well, which was your point, and we do not want them killed. That is not the objective here. There are two sides to this. Our industry recommends, yes, we want them to be more competitive, we want room for negotiations, we want to reduce our shipping costs, but we also want to see the carriers being able to improve their productivity, efficiency, safety and become more profitable.

Mr. Ouellet: I have just been given the English version of your memorandum. I would like you to look at page 11, where you deal with section 251 to 265. You say there:

The Mining Association of Canada believes the acquisition of rail lines by mining companies and by new regional carriers should be facilitated on a "fit, willing and able" basis, and that any impediments in these clauses should be removed.

I understand that sometime ago there were CTC hearings prior to the preparation of *Freedom to Move* for extension of running rights, in fact, to allow new companies specializing in certain aspects of the carriage business, whether it be con-

[Traduction]

qui ne sont pas rentables. Manifestement, il faut faire quelque chose de ce côté-là.

Il y a d'autre part un autre facteur où le gouvernement n'intervient pas directement, car il s'agit des conventions que les compagnies de chemin de fer signent avec leurs travailleurs, notamment en ce qui a trait au travail exigé pour obtenir le plein salaire d'une journée. Dans notre secteur, le plein salaire d'une journée représente huit heures de travail et nos mineurs ont doublé et triplé leur productivité depuis quatre ans. Ils ont accepté les changements technologiques; ils ont réformé leurs habitudes de travail et ils ont acquis de nouvelles compétences.

Désormais, nous pouvons compter sur les ordinateurs et nous sommes automatisés à divers degrés. Les travailleurs l'ont accepté et le syndicat aussi. Voilà pourquoi les choses ont démarré. Si le syndicat avait refusé, et les travailleurs également, nous n'aurions pas pu doubler et tripler notre productivité. De toute évidence, c'est un autre élément très important qu'il ne faut pas négliger dans le cas de nos transporteurs.

On parle beaucoup dans les journaux de la question des wagons de queue. Ils existent pour des raisons sécuritaires; tout le monde le dit mais il faut faire quelque chose. Il y a donc toutes sortes de mesures à prendre outre les mesures législatives dans le domaine du transport. Si certains règlements étaient supprimés... nous savons que beaucoup de camions reviennent à vide. Cela est exigé par certains règlements interprovinciaux et ils peuvent donc faire l'allée remplis et le retour à vide. Il n'existe pas une façon productive de travailler au Canada. Si nous tenons absolument à ce que le régime actuel se poursuive ici, nous perpétuerons l'inefficacité. Nous voudrions que cela change.

Il y a donc d'autres choses à changer si l'on veut préserver la vitalité financière des transporteurs, car ce sont des poules eux aussi, pour reprendre la métaphore que nous avons utilisée, et nous ne voulons pas les tuer. Il ne s'agit pas de cela ici. Il y a deux côtés à la médaille. Notre secteur recommande que les transporteurs soient plus compétitifs, qu'ils puissent négocier, car nous voulons réduire nos coûts d'expédition, mais nous voulons aussi que les transporteurs puissent améliorer leur productivité, leur efficacité, leur sécurité, et être plus rentables.

M. Ouellet: Je viens de recevoir la version anglaise de votre mémoire. Je voudrais me reporter à la page 11 où il est question des articles 251 à 265. Vous dites et je cite:

L'AMC estime que l'acquisition de lignes de chemin de fer par des compagnies minières et des nouveaux transporteurs régionaux devrait être facilitée pour ceux qui se sentent «prêts et capables» de le faire et que tous les obstacles dans ces articles devraient être levés.

Si je me souviens bien, il y a eu des audiences de la Commission canadienne des transports avant la préparation du rapport *Aller sans entraves* et elles portaient sur l'extension des droits de circulation pour encourager de nouvelles compagnies qui se

[Text]

tainer trains or other types of piggy-back services, to be encouraged to enter the industry utilizing the existing rail infrastructures.

I do not think Bill C-18 deals directly with this—allows outright that private companies come in and use existing rail infrastructures. Do you think these clause, 251 to 265, should be amended to spell out quite clearly that this could be done?

Mr. K. Johnston: Mr. Chairman, Mr. Ouellet, the purpose of putting it in there is that we think it is big and it is being specific at the same time. We think anybody who has the capability to operate a branch line, a spur . . . or, to address the proposal you made, that even for us, for a company to run over the lines of the CN, the CP or whatever—that should be entertained.

I think probably if an amendment is made in Bill C-18, it should be to make it more easily accomplished and make it more simple. There is a certain amount of vagueness. I have a fair understanding of what I think it should be, but I think it is vague and it should be made quite clear in its simplicity that any responsible party . . . I think a company can be organized for that purpose if that is what is needed.

I think it should be any party, any person. We speak of any persons in the bill in other places. We should say any person can operate a branch line, or purchase or receive a branch line and operate on it. Certainly I concur with your suggestion that we look at using the railroads as trunk lines in the future for independent operation.

Mr. Ouellet: It is not my own recommendation, but I understand it is the one of the Canadian Manufacturers Association and the Canadian Pulp and Paper Association, and I just want to know if it is also the view of your associations.

Mr. K. Johnston: Possibly I should have known that, but no, I did not know it, and yes, it is our feeling that it should be that way. I would like it interpreted that way.

Mr. Ouellet: All right. So in reading your presentation, when we come to these clauses—

Mr. K. Johnston: Yes, that is the “fit, willing and able”.

Mr. Ouellet: That is the direction in which you would like the legislation to be amended.

Mr. Curlook: Ken, correct me on this if I am wrong, but there is another difficulty in existing legislation, where a carrier cannot dispose of any section or branch line if it is profitable. I will tell you how ridiculous that is. If you have a captive carrier and you charge a rate because there is no other way of moving it, you set the rate high enough that you make a lot of money on it. The shipper cannot buy your line because it is profitable.

[Translation]

spécialiseraient par exemple dans le transport *rail-containers* ou *rail-route*, d'utiliser l'infrastructure ferroviaire existante.

Je ne pense pas que le projet de loi C-18 autorise directement les compagnies privées à utiliser l'infrastructure ferroviaire existante. Pensez-vous que les articles 251 à 265 devraient être modifiés pour prévoir expressément cette faculté?

M. K. Johnston: Monsieur le président, si on procédait ainsi, à notre avis, on couvrirait le général et le particulier en même temps. Nous pensons que quiconque a la capacité d'exploiter une ligne secondaire ou un embranchement . . . ou encore les combinaisons que vous avez décrites vous-même, en utilisant les voies du CN et du CP . . . on devrait y songer.

Si on apporte un amendement au projet de loi C-18, ce devrait être pour faciliter les choses et les simplifier. Les articles sont assez vagues. J'ai une assez bonne idée de ce qu'on devrait y prévoir, mais on devrait remplacer les termes vagues par des termes clairs, si simples que toute personne de bonne volonté . . . Je pense qu'une compagnie pourrait très bien être organisée à cette fin au besoin.

Je pense que n'importe qui devrait pouvoir le faire. Qu'il s'agisse de ceux que l'on prévoit dans le projet de loi ou de ceux qui ne le sont pas. N'importe qui peut exploiter une voie secondaire, en acheter une ou en recevoir une et l'exploiter. Je suis en tout cas tout à fait d'accord avec ce que vous proposez, que nous envisagions d'utiliser à l'avenir les voies ferrées comme des grandes lignes à la disposition d'exploitations indépendantes.

M. Ouellet: Ce n'est pas une de mes recommandations, car je pense que c'est une chose que recommande l'Association des manufacturiers canadiens et l'Association canadienne des pâtes et papier. Si je vous en parle, c'est que je veux connaître l'opinion de votre association.

M. K. Johnston: Je n'étais pas au courant, j'aurais peut-être dû l'être, et effectivement, nous pensons que ce serait une bonne chose. Nous voudrions que les choses se passent comme que vous l'avez décrit.

M. Ouellet: Je vois. Quand on lit votre mémoire, quand il s'agit de ces articles . . .

M. K. Johnston: Oui, il s'agit du critère de «capacité et d'aptitude».

M. Ouellet: Vous voudriez que le projet de loi soit amendé dans ce sens, n'est-ce pas?

M. Curlook: Ken, reprenez-moi si je me trompe, mais je pense que c'est là une difficulté dans la loi actuelle. Un transporteur ne peut pas compter sur un tronçon ou une voie secondaire, si c'est rentable. C'est tout à fait ridicule. S'il y a un transporteur captif, s'il n'y a absolument pas d'autres moyens d'expédition, le taux est fixé de sorte qu'il entraînera des recettes énormes. L'expéditeur ne peut pas racheter cette voie car elle est rentable.

[Texte]

[Traduction]

• 1130

Now, we have such a case, which is totally ridiculous. We are the only shipper; it is on our property, on our line, and we have been wanting to buy that little branch line so we could run it more efficiently and productively. The carrier who is running it is working half a day; he has too many people on it, he will not automate, and the cost is too high. So that is what has induced us to ask to buy it. We have not been able to buy that branch line because it is profitable, and it is profitable because he is overcharging. So we need to change that, but there are those kinds of things in the regulations today that forbid somebody buying a branch line and running it.

Mr. K. Johnston: Mr. Chairman, I am sorry, but I thought Mr. Ouellet meant that you would circumvent public interest in positions that Dr. Curlook just spoke of as profitability. You can just simply sell the line. It is a business arrangement if you want to sell it, whether it is a losing proposition, whether it is a profitable proposition. I would like to see it simplified so that all that can be accomplished, and treat the railways as business people, partners in our business.

Mr. Ouellet: May I make a suggestion, Mr. Chairman? In order to clarify this, if it is possible, I guess all of us around this table will be working on draft amendments of one kind or another. But in order to get the exact meaning of what you would like, I would suggest that if it is possible you could supply us, through the chairman or the clerk, the appropriate amendment that you would like to see presented there.

Mr. Curlook: We will do that.

The Chairman: I think that is an interesting suggestion of Mr. Ouellet. I guess this line you are talking about obviously must be strictly . . . does it start and stop within the province?

Mr. Curlook: Yes.

The Chairman: Because our research director has pointed out clause 158 in the bill, and the wording of this clause—and I must say, he picked it out while we were talking—does not appear to put any restriction on a sale of a line. I will read it to you.

Mr. Ouellet: Which clause?

The Chairman: Subclause 158(1) says as follows:

Subject to the approval of the Agency, a railway company may enter into an agreement with any other company, whether within the legislative authority of the Parliament of Canada or not, to sell, lease or otherwise transfer to the other company a line of railway or a segment thereof, and in such case the railway company shall be deemed not to have abandoned the line or segment for the purpose of this or any other Act.

Mr. K. Johnston: Mr. Chairman, I was aware of that; I think that is why I said change “any company” to “any person”.

Nous avons un cas de ce genre ce qui est totalement ridicule. Nous sommes le seul expéditeur; c'est sur notre terrain, sur notre ligne, et cela fait un petit bout de temps que nous voulons acheter cette petite ligne secondaire pour l'exploiter nous-mêmes d'une manière plus efficace et plus productive. Le transporteur qui l'exploite ne s'en sert qu'à mi-temps, ses effectifs sont trop nombreux, il ne veut pas automatiser et la ligne coûte trop cher. C'est ce qui nous a incités à lui faire cette proposition d'achat. Nous ne sommes pas parvenus à acheter cette ligne secondaire parce qu'elle est rentable et si elle rentable, c'est parce qu'il est payé beaucoup plus qu'il ne devrait. Ce genre de situation ne devrait pas exister, mais les règlements actuels nous interdisent ces lignes secondaires.

M. K. Johnston: Monsieur le président, je m'excuse, mais j'avais cru que M. Ouellet voulait dire que dans le genre de situation exposée par M. Curlook, il y avait danger de porter atteinte à l'intérêt public. Vous pouvez tout simplement vendre la ligne. La vendre est une opération commerciale comme une autre, que cette ligne soit déficitaire ou rentable. J'aimerais que les règlements fassent en sorte que nous puissions traiter d'égal à égal avec les chemins de fer, que nous puissions les traiter comme des partenaires commerciaux.

M. Ouellet: Pourrais-je faire une suggestion, monsieur le président? Je suppose que nous avons tous l'intention de proposer des amendements. Afin de prévenir tout malentendu, je vous suggérerais de communiquer au président ou au greffier le genre d'amendement que vous souhaiteriez nous voir proposer.

M. Curlook: Volontiers.

Le président: La suggestion de M. Ouellet est intéressante. Je suppose que cette ligne est exclusivement provinciale?

M. Curlook: Oui.

Le président: Notre directeur des recherches vient de me signaler pendant notre échange que l'article 158 du projet de loi ne semble pas imposer de restrictions aux ventes de lignes. Permettez-moi de vous le lire.

M. Ouellet: Quel article?

Le président: Le paragraphe 158(1) porte:

Sous réserve de l'approbation de l'Office, une compagnie de chemin de fer peut conclure un accord avec une autre compagnie, relevant ou non de la compétence du Parlement du Canada, à l'effet de vendre, donner en location ou céder sous une autre forme à celle-ci une ligne de chemin de fer ou un tronçon de celle-ci; dans ce cas, la compagnie de chemin de fer est réputée, pour l'application de la présente ou d'une autre loi, ne pas avoir abandonné la ligne ou le tronçon.

M. K. Johnston: Monsieur le président, je connais cet article et c'est la raison pour laquelle j'ai proposé de remplacer «une autre compagnie» par «une autre personne».

[Text]

The Chairman: But the problem of profitability is there is no restriction.

Mr. K. Johnston: Well, we are concerned about where a public interest is involved. Now, not having the benefit of the researchers' opportunities, we do not know where the book flip-flops back and ties in on that. I am just protecting the option.

Mr. Curlook: Mr. Chairman, I just want to clarify that. I was referring to the existing legislation, which prohibits it. I understand that the bills will go a long way toward clearing up this point.

The Chairman: It opens it up.

Mr. Curlook: We have already addressed it in this area.

The Chairman: So really the only change you would want is to have that wording perhaps simpler, to have "person".

Mr. K. Johnston: Yes, in reference to the public interest.

Mr. David Cuthbertson (Committee Researcher): You want just fit, willing, and able.

Mr. K. Johnston: The fit, willing, and able. We do not want public interest because public interest involves third parties.

The Chairman: To take up Mr. Ouellet on his suggestion, that clause is there; it certainly opens things up. Also, perhaps if you want to clarify your position, send along in a little note the wording you would like to see.

Mr. K. Johnston: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: What you are saying has really been done in the Dinosaur-Stettler line in Alberta. The CNR has wiped that out. There are hundreds of thousands of tonnes of grain along there. So the farmers took it over themselves; they have now completed the operation for one year, and it appears they are going to operate a very successful and profitable line. So what you are suggesting to be done has been done in the Stettler-Dinosaur line, part of which is in my riding, but it is mostly in Crowfoot.

The Chairman: Fine. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I appreciate what you had to say, that it is in the best interests of shippers and receivers that their transporters be economically or financially viable. You say it does not help shippers and receivers if they are continually in financial difficulty. You were talking about world markets and appreciated gain. Most of your production is export. You mentioned they at 1974 prices at the moment because of the world competitors.

• 1135

I presume the 25% to 30% value of the Canadian dollar versus the U.S. dollar is something of an advantage to you. When the Canadian dollar goes up another cent compared to the U.S. dollar, it is not good news for the Mining Association of Canada and other major exporters.

[Translation]

Le président: Il reste qu'il n'y a pas de restriction pour ce qui est de la rentabilité.

M. K. Johnston: C'est ce concept d'intérêt public qui nous gêne. N'étant pas aussi bien renseignés que vos documentalistes, nous ne connaissons pas tous les tenants et tous les aboutissants. J'essaie simplement de protéger mes arrières.

M. Curlook: Monsieur le président, permettez-moi d'apporter une précision. Je me réfèrais à la loi actuelle qui l'interdit. Je crois comprendre que ces projets de loi permettront de régler en grande partie ce problème.

Le président: C'est certain.

M. Curlook: Les progrès sont nets.

Le président: Vous souhaiteriez donc seulement simplifier la terminologie en remplaçant «compagnie» par «personne».

M. K. Johnston: Oui, lorsque l'intérêt public est invoqué.

M. David Cuthbertson (Documentaliste): Vous voulez simplement qu'on applique le critère de «prêt, apte, et disposé».

M. K. Johnston: Oui, nous ne voulons pas du critère d'intérêt public car il implique l'intervention de tiers.

Le président: Pour en revenir à la suggestion de M. Ouellet, cet article existe et il rend certainement les choses plus faciles. Vous pourriez peut-être nous envoyer une petite note nous indiquant exactement le libellé que vous souhaiteriez.

M. K. Johnston: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Ce que vous proposez est déjà une réalité en Alberta sur la ligne Dinosaur-Stettler. Le CN l'a vendue. Il y a des centaines de milliers de tonnes de céréales à transporter. Les agriculteurs ont repris eux-mêmes cette ligne à leur compte voilà un an et il semblerait que c'est un véritable succès. Ce que vous proposez existe déjà dans les faits pour la ligne Stettler-Dinosaur qui traverse en partie ma circonscription, mais surtout la circonscription de Crowfoot.

Le président: Très bien. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, j'apprécie vos commentaires. Il est de l'intérêt des expéditeurs et des destinataires que la santé économique de leurs transporteurs soit bonne. Qu'ils soient constamment en difficulté financière n'aident ni les expéditeurs ni les destinataires. Vous avez parlé des perspectives sur les marchés mondiaux. Une grande partie de votre production est destinée à l'exportation. Vous dites que c'est à cause de la concurrence que les prix sont actuellement au niveau de 1974.

Je suppose que cette dévaluation de 25 p. 100 à 30 p. 100 par rapport au dollar américain vous avantage. Lorsque le dollar canadien augmente d'un cent par rapport au dollar américain, ce n'est bon ni pour l'Association minière du Canada ni pour les autres principaux exportateurs.

[Texte]

Mr. Curlook: No, it is a major plus. In the U.S. mining industry, there has been a large number of take-backs from employees. It is quite common in the minerals business. We have not done that in Canada. In Canada we have the exchange rate.

When we look at the basic elements of employment costs, energy, supplies, and transportation costs, I would say we are competitive. Because of productivity improvements brought about by Canadian industry and because of the advantage of the exchange rate, I would say we are competitive in with the U.S. in the employment area. Perhaps we are even better.

Mr. Benjamin: Being from the Prairies, where most of what we produce has to be exported, I am happier than hell when the Canadian dollar goes down. I get mad at the financial experts on the financial pages. In fact, for all of Canada it is to our benefit. It also helps the tourist industry.

I know the difficulty. Many members of your association are in real financial difficulty. They are being beggared by this 1974 price structure at the moment. If you are in that boat, I get the impression you want to see everybody else involved with you in the same boat.

Mr. Curlook: No, we are not saying that. We do not want our neighbours to be beggars as well. That is not the idea.

With productivity improvement, we have our costs down to 1979 costs. While I told you we were getting 1974 prices, we have our costs down to 1979 and are reducing them more. We want the railroads, carriers and trucks to become more productive and more efficient.

Mr. Benjamin: Since 1974, the railways and railway unions have 30,000 fewer employees. They are rid of 5,000 miles of track. By 1991, in three and a half years, they tell us they will have reduced their tracks by another 15,000 miles and 15,000 employees. They have substantially improved their productivity. It is not that they are 10 or 20 years behind. This has been going on continually.

The problem is that this mode of transportation has to build and maintain and operate its own right of way. No other mode does this. That is the problem. It does not take genius to figure it out. Both railways are in severe financial difficulty. It is not only because world markets are down. Traffic is down. They are in real trouble now. They know it and so does the country. Even the railroads shake their heads and say that all the remarkable productivity increases they made in the same period of time which you people have... They are having a heck of a time keeping their heads above water.

Mr. Curlook: You are holding back the rate of productivity improvement. For example, George Miller mentioned the concept of being fit, willing, and able in trucking. It does not have to come into being until 1991. In passing that, you are legislating the rate at which productivity improvements can

[Traduction]

M. Curlook: Non. Beaucoup d'entreprises minières au États-Unis ont été rachetées par leurs employés. C'est une pratique assez courante dans ce secteur. Elle ne l'est pas au Canada. Au Canada, nous bénéficions du taux de change.

Si on considère le coût des salaires, de l'énergie, des approvisionnements et des transports, je dirais que nous sommes compétitifs. Grâce à l'amélioration de la productivité et grâce à l'avantage du taux de change, je dirais que nous valons les États-Unis dans le domaine de l'emploi. Peut-être même un peu plus.

M. Benjamin: Etant originaire des Prairies, où la plus grande partie de ce que nous produisons est exportée, je suis plus heureux que le diable quand le dollar canadien perd de sa valeur. Les articles des experts financiers m'enragent. En réalité, c'est tout le Canada qui en profite. L'industrie touristique en profite aussi.

Je connais vos difficultés. Nombreux sont les membres de votre association qui connaissent de réelles difficultés financières. Ils sont réduits à la mendicité par ces prix de 1974. Etant vous-même dans ce bateau, j'ai l'impression que vous voulez que tout le monde le soit aussi.

M. Curlook: Non, ce n'est pas ce que nous disons. Nous ne voulons pas que nos voisins soient également réduits à la mendicité. Ce n'est pas ce que nous voulons.

Grâce à l'amélioration de la productivité, nous sommes revenus aux prix de revient de 1979. Je vous ai dit que étions revenus aux prix de vente de 1974 mais nous avons réduit nos prix de revient à ceux de 1979 et nous les réduisons encore. Nous voulons que les chemins de fer, les transporteurs et les camionneurs deviennent plus productifs et plus efficaces.

M. Benjamin: Depuis 1974, les chemins de fer et les syndicats de cheminots ont vu leurs effectifs diminuer de 30,000. Ils se sont débarrassés de 5,000 milles de voies. D'ici 1991, dans trois ans et demi, ils auront encore, d'après eux, réduit leur réseau de 15,000 milles et leurs effectifs de 15,000. Ils ont amélioré leur productivité d'une manière substantielle. Ils n'ont pas 10 ou 20 ans de retard. Cette évolution est constante.

Le problème est que ce mode de transport doit construire, entretenir et exploiter son propre réseau. Aucun autre mode n'a à le faire. C'est ça le problème. Il ne faut pas être malin pour le comprendre. Les deux chemins de fer traversent une grave crise financière. Ce n'est pas simplement parce les marchés mondiaux sont déprimés. Le trafic est déprimé. Ils sont vraiment en difficulté en ce moment. Ils le savent et le pays aussi. Les chemins de fer reconnaissent eux-mêmes que malgré les augmentations de productivité remarquables qu'ils ont réalisées pendant la même période où vous-même... ils ont énormément de mal à rester la tête hors de l'eau.

M. Curlook: C'est vous qui freinez l'amélioration de la productivité. Par exemple, George Miller a mentionné le concept de "prêt, apte et disposé" pour le camionnage. Il ne sera pas appliqué obligatoirement avant 1991. C'est vous les législateurs qui imposez le rythme de l'amélioration de la productivité. C'est vous qui le freinez. La question des wagons

[Text]

come about. You are holding it back. The long argument about the cabooses is being held back. That is another area.

We are not holding back anywhere in our industry. We cannot hold back. We have another five years of catch-up to play. We are only down to 1979 costs and we have 1974 prices. You cannot hold anywhere. You have to improve in technology, methods, computerization, automation and work reorganization and in everything when you are that far behind.

We would like to see the rate of progress in the shipping area be greater and faster. We do not build in constraints.

• 1140

Mr. Benjamin: The railroads just on 10,000 miles, about 1/10 of their track mileage, 70% or 75% of their traffic, are faced with paying billions of dollars to upgrade it. They started that four or five years ago. But they are still faced with several billions more. And both of them have a debt-equity ratio that is not very good. What are they going to do?

We agree that it is in the best interest of everyone that our transporters be economically and financially viable. Do you not think there are some additional risks for those transporters in the legislation? There is no question about the effort they have to make. Even if they were to raise their rate of productivity to yours, or even better than yours, they would still be faced with all these investments, most of which they have to get out of revenue they can generate. They are not in a position to do hell of a lot more borrowing. Do we not just jeopardize our situation even more?

Mr. Curlook: I cannot solve their whole problem. But I will tell you, Mr. Benjamin, on that eight miles of track, the day we take it over we are going to double and then triple the productivity on that line.

There is a lot of room for improvement in that shipping and carrier business, but they have to be permitted and encouraged to do it.

Mr. Benjamin: I imagine the potash industry is a member of your association as well as the Fertilizer Institute. In the potash industry they have mines that are anywhere from two to twenty miles from railway mainlines. The potash industry paid for the construction of the tracks into their mines. They paid the railroads or some other contractor to do the maintaining, because they are not in the railroad business. They are not going to hire people to do track maintenance and repairs and upgrading and ballasting and whatnot. And they still have problems owning those short lines. That is built into the potash company's cost, the potash mine's cost, not the railroad's. You may just be running down a rabbit trail here.

Mr. Curlook: Ken here runs a railway company of his own, so we have had our own experience, and we are quite confident.

[Translation]

de queue n'a toujours pas été réglée. En voilà un autre exemple.

Dans notre secteur, nous ne nous accrochons pas à des principes dépassés, nous ne pouvons nous les permettre. Nous avons encore cinq ans à rattrapper. Nous avons ramené notre prix de revient à celui de 1979 mais le prix de vente est celui de 1974. Il faut faire flèche de tout bois. Il faut améliorer la technologie, les méthodes, l'informatisation, l'automatisation, et tout réorganiser quand on a un tel retard.

Nous aimerions que dans le domaine des transports, les progrès se fassent plus vite. On ne peut rien faire quand on a les mains liées.

M. Benjamin: Pour 70 ou 75 p. 100 de leur trafic, les chemins de fer n'utilisent que 10,000 milles, environ un dixième de leur réseau, et sa modernisation se compte en milliards de dollars. Ils se sont lancés dans cette entreprise il y a quatre ou cinq ans. Il leur reste encore plusieurs milliards à déboursier. Leur taux d'endettement est énorme. Que peuvent-ils faire?

Nous sommes tous d'accord, des transporteurs en bonne santé économique et financière ne peuvent que servir les intérêts de tout le monde. Ne pensez-vous pas que cette mesure législative multiplie leurs risques? Personne ne conteste les efforts qu'ils doivent faire. Même s'ils alignaient leur taux de productivité sur le vôtre, ou même s'ils le dépassaient, ils auraient toujours ces investissements qu'ils ne peuvent financer, en grande partie, que grâce à leurs recettes. Cela m'étonnerait qu'ils puissent encore beaucoup emprunter. Est-ce que nous n'aggravons pas encore plus la situation?

M. Curlook: Je ne peux pas résoudre tous leurs problèmes. Cependant, je peux vous dire, monsieur Benjamin, que le jour où nous prendrons possession de ces huit milles de voies, nous en doublerons, puis nous en triplerons la productivité.

Il y a place pour beaucoup d'amélioration dans ce domaine, mais il faut qu'elle soit permise et encouragée.

M. Benjamin: Je suppose que l'industrie de la potasse ainsi que l'Institut des engrais sont membres de votre association. Les mines de potasse sont toujours éloignées de deux à vingt milles des lignes principales de chemin de fer. C'est l'industrie qui a financé la construction de ces voies jusqu'à ces mines. Elle paie les chemins de fer ou quelqu'un d'autre pour l'entretien parce qu'elle n'est pas outillée pour. Elle n'embauche pas de personnel pour entretenir les voies, les réparer, les moderniser, ou renforcer le ballast, que sais-je. Pourtant, être propriétaire de ces lignes lui pose quand même des problèmes. Elle inclut ces frais dans le prix de revient de sa potasse, elle ne fait pas payer les chemins de fer. Il se peut que vous couriez après le mauvais lièvre.

M. Curlook: Ken exploite sa propre compagnie de chemin de fer, nous savons donc de quoi nous parlons et nous sommes totalement confiants.

[Texte]

Mr. K. Johnston: Mr. Benjamin, I am the manager of our rabbit trail. We came here to support a pro-competitive bill. There is self-interest in it; we wanted to support Bill C-18 and Bill C-19 for our reasons. We did that at the risk of annoying our railway and trucking friends. We have no quarrel with them. We have stated time and again that the carrier industry in Canada is mature. Maybe in some cases it is over-mature. But given the right to manage their business, they will survive and be viable. And they may be more viable than they have been in the last five years. Given the opportunity to do the things we have to do vis-à-vis the railroad versus the mining industry they will be successful, because by God we are going to be successful ourselves.

Highway trucks and railways are different things. The rights of way are mandated in the case of railroads; they are in the public interest in the case of trucks. But we also know that there are economic opportunities available for the railway to gain relief if they have to go into capital construction. I think the CPR got some kind of relief to do the Rogers Pass work. Those things are available to us. That is an indication to us that you are beginning to treat them as normal business people. I think they have to be.

It is not our intention to drive the railways out of business. It is not our intention to drive the trucking industry out of business. We have to have them. But we also have to have the least-cost method of getting our product into the world market.

Mr. Benjamin: We do not disagree on what has to be done.

Mr. K. Johnston: The manpower changes in the railroads and the trucking . . .

The Chairman: You are just concluding; I thought you were concluded.

• 1145

Mr. K. Johnston: I just wanted to say the manpower changes were in the works on the railways when Bill C-18 and Bill C-19 came on.

Mr. Benjamin: They have been on since 1960.

Mr. K. Johnston: Yes, they have been in the works since then. It just depends on where you go back in history to find out where you want to start the cut. They have been in place.

Mr. Benjamin: I have one final question.

The Chairman: We are moving behind.

Mr. Benjamin: I will be brief.

One of the things bothering a lot of people from both sides of the argument is the rush to this nirvana of deregulation. The economic and competitive pressures on small and large transportation companies, whether it is trucks or railways or airlines, has and does cause . . . I am into safety here; it is like motherhood. Everybody says it is the first priority with no

[Traduction]

M. K. Johnston: Monsieur Benjamin, c'est moi qui m'occupe de ce lièvre. Nous sommes venus ici pour apporter notre soutien à un projet de loi favorisant la concurrence. C'est notre intérêt. Nous avons nos raisons pour appuyer les projets de loi C-18 et C-19. Nous courons le risque de fâcher nos amis du chemin de fer et du camionnage. Nous ne leur en voulons pas. Nous ne cessons de répéter que l'industrie des transports canadienne est adulte. Dans certains cas, elle l'est peut-être un peu trop. Il reste que si on lui donne les coudées franches, elle s'en sortira fort bien. Elle s'en sortira peut-être même mieux qu'au cours des cinq dernières années. Si on la laisse libre de prendre ses décisions tout comme nous le faisons, ce sera une réussite puisque nous-mêmes, nous voulons que ce soit une réussite.

Les camions et les chemins de fer sont deux choses différentes. Dans le cas des chemins de fer, les droits de passage sont prévus par la loi; dans celui des camions c'est le critère de l'intérêt public qui s'applique. Cependant, nous savons également que les chemins de fer peuvent disposer de certains avantages économiques pour financer leur modernisation. Je crois que le CP a bénéficié d'une certaine aide pour l'aménagement du Col Rogers. Ces possibilités existent. Cela nous indique que vous commencez à les traiter comme vous traitez les autres entreprises commerciales. C'est indispensable.

Nous ne voulons pas la ruine des chemins de fer. Nous ne voulons pas la ruine de l'industrie du camionnage. Nous avons besoin d'eux, mais nous voulons le mode de transport le moins onéreux pour faire parvenir nos produits sur le marché mondial.

M. Benjamin: Nous sommes d'accord sur ce qui doit être fait.

M. K. Johnston: L'évolution de la main-d'oeuvre dans l'industrie des chemins de fer et du camionnage . . .

Le président: C'est votre conclusion? Je croyais que vous l'aviez déjà faite.

M. K. Johnston: Je voulais simplement dire que les changements au niveau des effectifs étaient déjà prévus par les chemins de fer quand ont été déposés les projets de loi C-18 et C-19.

M. Benjamin: Il sont prévus depuis 1960.

M. K. Johnston: Oui, ils sont prévus depuis ce temps-là. Ça dépend du point de vue où l'on se place, mais ils sont prévus.

M. Benjamin: J'ai une dernière question à poser.

Le président: Nous sommes en retard.

M. Benjamin: Je serai bref.

Une des choses qui gênent aussi bien ceux qui sont pour que ceux qui sont contre, est cette précipitation avec laquelle on semble vouloir atteindre ce nirvana de la déréglementation. Les petites et les grandes compagnies de transports, qu'elles soient routières, ferroviaires ou aériennes, sont soumises à de telles pressions économiques et concurrentielles que cela

[Text]

compromise, and I commend the mining industry for the magnificent job you have done on safety. You have set an example for a lot of other parts of the economy which should be doing the same thing. Yet in this rush to save a buck and to survive—and I am thinking particularly of some small airlines and small truckers—

The Chairman: Put your question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: In the rush to survive, corners are cut. When I think of nine people being killed in the oil and gas industry in the frantic rush to take advantage of the last of the incentives, it is tragic. Do you not agree in the course of doing this legislation we have really put the cart before the horse? Much of the work is already completed on multimodal safety boards, accident investigation boards, inspection and what not, but it is going to take until 1990 before it is all in place. Do you not think it should be in place before the full effects of this legislation take effect? What you and everybody else wants, in fact the enlarging of safety procedures and investigation and inspection, should be in place first. We have put the cart before the horse.

Mr. Curlook: As I said earlier, Mr. Benjamin, when it comes to safety, which is one concern you have touched on, it comes hand in hand while you are implementing the change and the productivity improvement. I could show you a curve running parallel. They come together. The other thing is that we are running behind in Canada with our changes in legislation.

Mr. Benjamin: On safety?

Mr. Curlook: No, on competitive rates. We say the U.S. is our main competitor. The U.S. is way ahead of us in terms of having deregulated and set it up for more competitive rates. We are playing catch-up. We could not support slowing down the rate of change.

The Chairman: Mr. Layton.

Mr. Layton: It gives me a very distinct pleasure to welcome our guests today because for so many months we shared all kinds of meetings. I am particularly happy the mining association has found in this new government legislation the right approach.

I want to take issue for a moment with my colleague across the way because he talks of rush to deregulate and makes it sound as if we are pushing something ahead at an unimaginable speed. I sense, as our witnesses have declared, in some cases we are going too slow. With discussion papers, *Freedom to Move*, presentations, Bill C-18 and Bill C-19 legislation and committee hearings here and across the country, we are being a very deliberate government in approaching this issue. I am happy the question of security is mentioned, because any change involves a potential risk to the worker or to the public.

[Translation]

crée... Je veux parler de la sécurité, nous y revenons toujours. Tout le monde dit que c'est la priorité, qu'elle ne sera pas compromise, et je tiens à féliciter l'industrie minière pour sa performance magnifique dans ce domaine. Vous donnez un exemple que devraient suivre nombre d'autres secteurs de l'économie. Pourtant, dans cette course à l'économie et à la survie—et je pense plus particulièrement aux petites compagnies aériennes et aux petites compagnies de camionnage...

Le président: Posez votre question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Dans cette course à la survie, des risques sont pris. Quand je pense aux neuf personnes qui ont perdu la vie dans l'industrie gazière et pétrolière qui voulait absolument profiter des derniers avantages fiscaux, je trouve cela tragique. Ne pensez-vous pas qu'avec cette mesure législative, nous mettons la charrue avant les boeufs? Nous avons pratiquement toutes les commissions de sécurité pour les transports multimodaux, toutes les commissions d'enquête sur les accidents, toutes les inspections nécessaires, etc., mais elles ne seront pas en place avant 1990. Ne pensez-vous pas qu'elles devraient être en place avant l'entrée en vigueur de ces mesures législatives? Ce que vous et tout le monde réclamez, un renforcement des mesures de sécurité, des procédures d'enquête et d'inspection, devrait d'abord être en place. Nous mettons la charrue avant les boeufs.

M. Curlook: Comme je l'ai déjà dit, monsieur Benjamin, s'agissant de la sécurité, qui vous tient à coeur, il ne faut pas oublier qu'elle suit automatiquement les changements et les améliorations de productivité. Je pourrais vous montrer un courbe prouvant que l'évolution est parallèle. Il y a une progression automatique. En revanche, nos changements législatifs accusent un retard au Canada.

M. Benjamin: Sur le plan de la sécurité?

M. Curlook: Non, sur le plan de la concurrence. Nous disons que les États-Unis sont notre concurrent principal. Les États-Unis ont une énorme avance sur nous en matière de déréglementation et de concurrence. Nous courons derrière. Nous ne pouvons nous permettre de ralentir notre course.

Le président: Monsieur Layton.

M. Layton: C'est avec un très grand plaisir que je souhaite la bienvenue à nos invités d'aujourd'hui car nous avons participé pendant des mois aux mêmes réunions. Je suis tout particulièrement heureux de constater que l'Association minière considère cette approche proposée par ce nouveau gouvernement comme étant la bonne.

Permettez-moi de m'inscrire en faux contre les propos de mon collègue. Il dit que nous nous jetons dans la déréglementation avec précipitation et nous accuse d'aller beaucoup trop vite. J'ai l'impression, à écouter nos témoins, que ce serait, dans certains cas, plutôt le contraire. Des documents de travail comme *Aller sans entraves*, des projets de loi comme les C-18 et C-19, nos audiences ici et en déplacement, démontrent la volonté de notre gouvernement. Je suis heureux que la question de la sécurité ait été évoquée car tout changement implique un risque potentiel pour les travailleurs ou pour le public.

[Texte]

Mention was made that mineral prices have dropped to the 1974 level. I noted it was added later transport costs were now perhaps at the 1979 level. Does this suggest there is a considerable increased contribution to your selling price today in transportation costs?

• 1150

Mr. Curlook: I did not say the transportation costs were 1979, I said our total production costs. In the example I used of nickel, we are down to 1979 levels. It gives you an idea of how far behind we are. We still have five years of catchup to play.

Mr. Layton: Are transport costs now a higher component than they were in 1974 and 1979?

Mr. Curlook: As a percentage, the answer is yes. First of all, transportation can be anywhere from, say, 5% to as high as 30% of the total production cost of getting a mineral to port so it can go to external market. Transportation costs have not been shrinking while the price of coal, for example, has been coming down so that the percentage that the transportation cost represents of the final production cost has gone up.

Mr. Layton: Part of this, Mr. Curlook, would be the cost of energy that is so essential to the transport industry?

Mr. Curlook: Energy is clearly an important part of it.

Mr. Layton: If mining-project development covers a 10-year cycle and I know lots of them are longer than that, and the return on investment is dependent on a 20- or 30-year operational period from the point of original investment, does the carrier-producer relationship—and I am thinking of the railroads in particular—not have to be negotiated and fixed over a similar term?

Mr. Curlook: Well, I think they should be. It would be desirable to negotiate them over that term. When you say fixed, you mean the conditions defined? I believe that is what you mean.

Mr. Layton: Yes.

Mr. Curlook: I think that would be very desirable. We have cases in the mining industry where there are mines not running because the transportation cost was too high to get it to market. We have that. We have one of those mines in our own Ontario division. It happens to be in Mr. Angus's riding, the Shebandowan mine. It was the cost of transportation that shut the mine down and not some other mine.

We know the debate that has gone on with Algoma ore properties about their iron ore facility in Wawa. The transportation cost is such a big part of the total cost that the question of whether the plant continues to operate or not operate depends on what it is going to cost to get the iron ore to Sault Ste. Marie.

So there are many, many cases. Those are two specific ones. There are others where the transportation cost is the final determinant of whether there is or is not an operation. That is how important an element transportation costs can be with certain commodities in certain locations.

[Traduction]

Vous avez dit que le prix des minerais était retombé au niveau de 1974. Vous avez également ajouté par la suite que les coûts de transport étaient redescendus au niveau de 1979. Cela veut-il dire que le coût des transports aujourd'hui compte pour beaucoup dans votre prix de vente?

M. Curlook: Je n'ai pas dit que le coût du transport était retombé au niveau de 1979, j'ai dit que c'était le coût total de notre production. Dans l'exemple du nickel que j'ai utilisé, nous sommes revenus au niveau de 1979. Cela vous donne une idée de notre retard. Il nous faut encore rattraper cinq ans.

M. Layton: Le coût du transport est-il un élément plus important qu'il ne l'était en 1974 et 1979?

M. Curlook: En pourcentage, oui. Premièrement, le transport dans le prix total de revient du minerai destiné à l'exportation peut représenter de 5 à 30 p. 100. Le coût du transport n'a pas diminué alors que le prix du charbon, par exemple, a tellement diminué que le pourcentage que représente le coût du transport dans le prix de revient a augmenté.

M. Layton: Serait-ce dû en partie, monsieur Curlook, au coût de l'énergie qui est si essentiel à l'industrie du transport?

M. Curlook: Il est clair que l'énergie est un élément important.

M. Layton: La mise en exploitation d'une mine est de 10 ans. J'en connais même beaucoup pour lesquelles il faut plus longtemps. Il faut donc calculer le rendement sur une période d'exploitation de 20 ou 30 ans. Ne faudrait-il pas négocier et fixer avec le transporteur, et je pense en particulier aux chemins de fer, les stipulations contractuelles en fonction de cette durée?

M. Curlook: C'est ce que je pense. Il serait souhaitable de négocier sur cette base. Vous avez parlé de fixer les conditions. Vous vouliez dire définir ces conditions, je crois que c'est ce que vous vouliez dire.

M. Layton: Oui.

M. Curlook: Ce serait tout à fait souhaitable. Il arrive que le travail s'arrête dans certaines mines parce que le coût du transport est trop élevé. Cela arrive. C'est le cas d'une de nos mines en Ontario. Elle se trouve dans la circonscription de M. Angus, la mine Shebandowan. C'est le coût du transport qui a fait fermer cette mine et pas une autre.

Vous connaissez le problème de l'usine de minerai de fer de Wawa de la société Algoma. Le coût de transport représente un tel pourcentage du prix de revient total que l'avenir de cette usine dépend de ce que coûtera le transport de ce minerai de fer jusqu'à Sault Ste-Marie.

Les exemples ne manquent pas. Ce ne sont là que deux exemples. Il y en a d'autres où c'est le coût du transport qui détermine la poursuite ou la cessation des activités. Cela vous montre l'importance du coût du transport pour certains produits dans certaines régions.

[Text]

Mr. Layton: I am sure Mr. Angus will want to go further into that, because it is of very direct interest.

The last question I wanted to raise, Mr. Chairman, follows that of my colleague, Mr. Ouellet, in the sense that there is a security of service which is essential to the mining industry, the security of a Canadian service.

We listened to witnesses from the railroads express concern that access to our transportation market which was not balanced on the other side of the line—as we keep recognizing that taxes need to be balanced, transport regulations need to be balanced when we deal with the United States—that on a level playing field we can compete.

The worry was expressed that providing access to our transportation business would be exploited by major railroad units in the United States without there being a similar opportunity for the Canadian railroads; that once exploited, once they had used their spare surplus capacity to squeeze the Canadian system, then our ability to renew our system would be lost and we would gradually fade. Then we would be dependent almost on the only supply which was available from across the border. Does this concern the Mining Association of Canada?

Mr. Curlook: We would be concerned if there were a case of dumping where the U.S. line, let us say, provided a short-term advantage and took the business for whatever reason, but if they are really competitive on the long-term basis and provide a service, then really that is the basis of the competition. We would be concerned about taking advantage of just a short-term dumping, as you might call it, of services.

• 1155

Mr. Layton: I was worried more about the situation existing in British Columbia with the Rogers Pass investment we are all making—as you say, as taxpayers through concessions and other things. It could become attractive to the shipper to work down through the competitive line rate systems and so forth to provide access to those rail lines and find a product going off to Japan by way of westcoast ports over U.S. rail.

Mr. Curlook: Ken, do you want to comment on this?

Mr. K. Johnston: This is a perception, Mr. Layton, that many people have discussed. There have been many theories on it. Fortunately, being up in Sudbury, I am not exposed to the daily barrage of speculation in that respect. I say that the Canadian railways will survive, based on their own performance. Survival will depend on the rules under which they have to perform. I do think the Canadian shipper who is shipping into the world is much more global and export-oriented. We therefore do not have the same parochial interests. The package you are shipping does not really care whether it is a U.S. carrier or a Canadian carrier, as long as it gets there and is treated fairly.

I really think you are going to have wait and see what develops. However, as the Canadian railroads continue to provide the service they do and the service they promise, as well as the transport trucks for that matter, I think you will see

[Translation]

M. Layton: Je suis certain que M. Angus voudra y revenir car cela l'intéresse directement.

Ma dernière question, monsieur le président, fait suite à celle posée par mon collègue M. Ouellet. L'assurance d'un service stable, d'un service canadien stable est indispensable à l'industrie minière.

Les représentants des chemins de fer nous ont dit qu'il était indispensable, pour que la concurrence puisse jouer, que les règles du jeu soient les mêmes des deux côtés de la frontière. Tout comme les taxes doivent être les mêmes, les règlements en matière de transport doivent être les mêmes lorsque nos concurrents sont les États-Unis.

Ils nous ont dit que cette liberté d'accès serait exploitée par les principales compagnies de chemins de fer américaines sans offrir en retour la même possibilité aux compagnies de chemins de fer canadiennes qu'elles chasseraient en même temps de leur propre marché grâce, à leur excédent de matériel qui nous interdit en conséquence toute possibilité de modernisation et nous voue à la disparition. Nous finirions pas dépendre pratiquement pour le transport de nos voisins du Sud. Est-ce un problème qui inquiète l'Association minière du Canada?

M. Curlook: S'il s'agissait d'une initiative ponctuelle des compagnies américaines, de dumping n'apportant que des avantages à court terme, nous nous en inquiéterions, mais si ces compagnies nous offraient ce service à long terme et à un prix vraiment compétitif, nous n'y verrions pas d'inconvénient. C'est cela la concurrence. Par contre, s'il ne s'agissait que de dumping, pour ainsi dire, à court terme, nous ne serions pas d'accord.

M. Layton: Je pensais plutôt à la Colombie-Britannique où les travaux d'aménagement du col Rogers sont financés par les contribuables canadiens, sous forme de concessions et autres subventions. Un expéditeur pourrait trouver plus intéressant d'emprunter un itinéraire canado-américain pour faire transporter ses marchandises destinées au marché japonais jusqu'au port de la côte ouest.

M. Curlook: Ken, voulez-vous répondre?

M. K. Johnston: Nombreux sont ceux, monsieur Layton, qui expriment cette crainte. Les théories ne manquent pas. Heureusement, me trouvant à Sudbury, je n'ai ni à me poser la question ni à participer à ce concert de conjectures. Je dis que les chemins de fer canadiens survivront s'ils le méritent. Leur survie dépendra des règles qui leur seront imposées. L'expéditeur canadien dont le marché est le monde pense plus en termes globaux et en termes d'exportation. En conséquence, les considérations locales nous intéressent moins. Que votre paquet soit pris en charge par un transporteur américain ou un transporteur canadien, ce qui importe, c'est qu'il arrive à destination et dans de bonnes conditions.

Je crois, en vérité, qu'il faudra attendre la suite des événements. Cependant, tant que les chemins de fer canadiens continueront à nous offrir un bon service et à tenir leurs promesses, tout comme les compagnies de camionnage,

[Texte]

the Canadian railroads still in business five or ten years from now.

Mr. Layton: On the particular item of terminal running rate extensions, I notice in the brief—I think it was Dr. Miller who made reference to the fact that the 50-kilometre limit seems acceptable. I am not quite sure how that matters to the mining association. I know it seems to matter to the railroads when they deal with a city such as Montreal, because from a point just on the south shore, access to all the shipping capability or requirement of Montreal is exposed, and this is not matched by equal opportunities in the United States. It is these kinds of things about which I wonder if the mining association would not be expressing the concern about our maintaining this level-playing field.

Mr. K. Johnston: Mr. Layton, regarding the interswitching, terminal running rights and running rights, we the industry did not ask for running rights to be included in Bills C-18 and C-19 because we never thought of it. We never thought of it as a need, but we certainly wanted interswitching increased. Other industries in their wisdom, as they came on the scene back in the days of the policy paper... Competitive access rate provisions were mandated and joint line rates became competitive line rates. We support these for them, being what they are.

We as shippers are addressing what we perceive to be our needs. If something happens downstream, as Dr. Curlook suggests, if somebody starts to dump on us, I think there are rules and regulations available right now. I think we should depend on them to defend the aggrieved-persons position.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnston, Dr. Curlook, Dr. Miller, and Mr. Layton. Mr. Johnston, did you want to say something?

Mr. K. Johnston: In closing, Mr. Nowlan, our brief just briefly mentions multimodal access. We have a very great concern—and certainly if it is backed up by what the Canadian Pacific Railway is doing. They are mentioning intermodal rail lines in eastern Canada. We definitely feel that the committee should consider multimodal or intermodal access under the CLR provision, and not exclude it.

The Chairman: Fine.

Mr. K. Johnston: Thank you very much, sir.

The Chairman: I must say the only comment I have is that I think it has been a very interesting discussion and a very interesting brief. There is one fact in your brief that I do not think came out but I think should be out, because it is pretty graphic in terms of the world situation. On page 2 you say that in 1968 Canada had 6% of world mineral traffic, but in 1985 it only had 3.8%. This illustrates the dilemma and I guess the problems you face. Thank you very much, Dr. Curlook and others, for the brief.

[Traduction]

d'ailleurs, il n'y a aucune raison pour que d'ici cinq ou dix ans, elles aient disparu.

M. Layton: Au sujet de l'extension des droits de circulation, je remarque dans votre mémoire—je crois que c'est M. Miller qui a dit qu'il trouvait acceptable ce rayon de 50 kilomètres. Je ne vois pas très bien en quoi cela concerne l'Association minière. Je sais que cela semble concerner les chemins de fer lorsqu'il s'agit de villes comme Montréal, parce qu'un seul point à partir de la rive sud peut donner accès à tout le trafic de Montréal alors qu'il n'y a pas de situation équivalente aux États-Unis. J'aimerais savoir ce que pense l'Association minière de ce genre de situation.

M. K. Johnston: Monsieur Layton, en ce qui concerne les manoeuvres de changement de voies, les droits de circulation, nous n'avons pas demandé à ce que ces dispositions soient incluses dans les projets de loi C-18 et C-19 parce que nous n'y avons jamais pensé. Nous n'avons jamais pensé que c'était un besoin, mais nous voulions cette extension du rayon pour les changements de voies. D'autres industries ont cru bon d'intervenir lors du débat sur le document de travail... Des dispositions sur l'accès concurrentiel ont été prescrites et les prix communs sont devenus des prix de ligne concurrentiel. Nous n'y voyons pas d'inconvénient.

Ce sont nos problèmes d'expéditeur que nous voulons régler. S'il se passe quelque chose en aval, comme l'a suggéré M. Curlook, si quelqu'un fait du dumping, je suppose qu'il y a actuellement des règles et des règlements sanctionnant ce genre d'action. Il faut s'en servir pour défendre ceux qui en ont besoin.

Le président: Merci, monsieur Johnston, monsieur Curlook, monsieur Miller et monsieur Layton. Monsieur Johnston, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. K. Johnston: Monsieur Nowlan, notre mémoire ne mentionne que brièvement l'accès multimodal. Nous avons un très gros problème—j'en veux pour preuve ce que fait actuellement le Canadien Pacifique. Il parle de lignes ferroviaires intermodales pour l'Est du Canada. Votre Comité devrait définitivement inclure l'accès multimodal ou intermodal dans la disposition concernant les prix de ligne concurrentiel et non pas l'en exclure.

Le président: Très bien.

M. K. Johnston: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Je n'ai qu'un commentaire à faire. Cette discussion a été très intéressante et votre mémoire est très intéressante. Il y a un point dans votre mémoire qui n'a pas été évoqué et qui pourtant le méritait car il illustre très bien la situation sur le plan mondial. Vous dites à la page 2 qu'en 1968, le Canada représentait 6 p. 100 du minerai vendu dans le monde mais qu'en 1985, il ne représentait plus que 3,8 p. 100. Cela montre très bien quel est votre dilemme et quels sont vos problèmes. Monsieur Curlook, je vous remercie ainsi que ceux qui vous accompagnent de nous avoir présenté ce mémoire.

[Text]

We are almost on time, colleagues, and we will call the last witness we have before us, TurnAir. I will wait until Mr. Turner comes to the table.

Mr. Ouellet, you were not here earlier this morning when the committee started, but the hope of the Chair is that at 12 noon, or as soon as we can . . . They are compiling material. We need to have a business session to discuss and define, as I indicated in a general way, Tuesday . . .

• 1200

Mr. Turner, I gather you have a brief that is three pages long and you have also submitted a lot of documents on your continuing problem with the Ministers of Transport over a period of time. I must say that I have read your brief, which does come into the area of safety enforcement and regulations. With all these agencies, review procedures and monitoring procedures, I do think the brief is relevant, but I am not going to entertain any questions about your continuing problem with the Minister in an attempt to get compensation, although you will be able to slip them in the back door. I know that this will come up. I just wanted to let you know that your brief is very skillfully crafted. I hope we stick rather close to it.

Mr. Fred Turner (TurnAir Ltd.): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee, for allowing us this opportunity to address Bill C-18. I am the owner of a now defunct airline known as TurnAir, and the two friends of mine who are with me today are also pilots and are familiar with my case, as well as the present state of the air regulations in Canada. They are Ken Sweigard, a Grande Prairie clergyman, and Mr. Claude Luben of Dorval, Quebec.

I am here because of an airline ticket provided to me by the leader of the government in Yellowknife, and I have the support of many local groups, organizations and some Members of Parliament there. My story is a horror of government regulations and interference. For that reason, I am anxious to share the details of my financial ruin with you, in the hopes that you can assist me in receiving compensation from the government and so that provisions which will protect the next victim of federal bureaucracy may be put in the bill C-18.

The package that I have given the committee includes various documents which show how unresponsive the present bureaucracy is to transporters, as well as how unresponsive government can be. I urge you to review these documents and ask yourselves whether you could supply a more direct route of appeal than the one that I have been forced to take.

TurnAir employed 10 people and operated 5 aircrafts in charter operation. On April 4, 1984, my small but growing airline was forced out of business by the Canadian Transport Commission.

Mr. Chairman, this committee has heard from witnesses who have been critical of the lack of enforcement and safety matters and have called for increased numbers of safety

[Translation]

Chers collègues, nous sommes pratiquement dans les temps et nous passons maintenant à notre dernier témoin, TurnAir. J'attends que M. Turner vienne s'asseoir à la table.

Monsieur Ouellet, vous n'étiez pas là lorsque la réunion a commencé et j'ai exprimé l'espoir qu'à midi, ou dès que nous pourrions . . . Ils réunissent les documents. Nous avons quelques petits problèmes à régler, comme je l'ai indiqué d'une manière générale, mardi . . .

Monsieur Turner, vous avez préparé un mémoire de trois pages et déposé beaucoup de documents expliquant le problème que vous avez eus depuis quelques années avec divers ministres des Transports. J'ai lu votre mémoire, et je sais qu'il porte sur l'application des normes et les règlements de sécurité. Comme le projet de loi traite d'offices, de procédures de révision et de vérification, votre mémoire me semble tout à fait pertinent; cependant, je n'accepterai aucune question qui portera sur vos différends avec le ministre et sur vos tentatives de vous faire indemniser, même si je suis convaincu que vous parviendrez à nous en glisser un mot. Je le sais pertinemment bien. Votre mémoire est très habilement rédigé. J'espère que nous nous en tiendrons à ce qu'il contient.

M. Fred Turner (TurnAir Ltd.): Merci, monsieur le président, distingués membres du comité, de me permettre de vous parler du projet de loi C-18. Je suis le propriétaire de la compagnie aérienne *TurnAir* aujourd'hui défunte, et les deux amis qui m'accompagnent sont également des pilotes, connaissent bien mon histoire et connaissent très bien aussi les règlements aériens qui s'appliquent aujourd'hui au Canada. Je vous présente Ken Sweigard, pasteur de Grande Prairie, et M. Claude Luben de Dorval, au Québec.

C'est parce que le leader gouvernemental de Yellowknife m'a offert mon billet d'avion que j'ai pu venir ici aujourd'hui, et c'est aussi grâce à l'aide de beaucoup d'organisations locales et de certains députés d'Ottawa. Ce que j'ai vécu est une véritable histoire d'horreur qui tourne autour des règlements et de l'intervention du gouvernement. J'espère pouvoir vous expliquer pourquoi je suis ruiné financièrement, dans l'espoir que vous m'aiderez à me faire indemniser par le gouvernement et dans l'espoir que vous incorporerez au projet de loi C-18 des dispositions qui protégeront toute victime éventuelle de la bureaucratie fédérale.

Le document que j'ai fourni au comité comprend divers textes qui prouvent à quel point ni la bureaucratie actuelle ni même le gouvernement n'est à l'écoute des transporteurs. Je vous exhorte à les lire et à vous demander s'il ne vous est pas possible de m'accorder un recours beaucoup plus direct que je n'en ai eu jusqu'à maintenant.

TurnAir employait 10 personnes et exploitait 5 avions de nolisement. Le 4 avril 1984, la Commission canadienne des transports m'a forcé à fermer ma petite entreprise qui prenait de l'expansion.

Monsieur le président, de nombreux témoins vous ont parlé du relâchement dans l'application des normes de sécurité et ont préconisé l'augmentation du nombre d'inspecteurs. Vous

[Texte]

inspectors. Therefore, you will be amazed that the CTC had the resources to hunt me down and to cancel my licence because my company had not filed statistical data on time. My licence was not cancelled because the company was not safe or did not supply proper service, but because the Ottawa bureaucrats did not know how many passengers I carried and how much fuel I used.

The documents that were requested by the CTC were in the hands of the RCMP, who were investigating a matter which was not related to my company or myself. Although I feel that I have a defence in the issue of these documents, no appeal procedure existed and I went out of business. To add insult to injury, Cabinet later returned my licence and allowed me to continue operating, but by that time I had lost everything and did not have the ability to operate.

Bill C-18 must exclude information gathering from the new regulatory agency's mandate or at the least remove its authority to set its own penalties for non-safety and non-operational offences. Even if I was guilty of this offence, and I do not believe that I was, how can one justify such harsh action as this? Mr. Chairman, I urge this committee to investigate a remedy for this and put it in the bill.

• 1205

I understand and appreciate the necessity of some of form of economic regulation on entry and exit, especially for isolated areas. I am concerned, however, that the new national transportation agency will not be able to streamline the process for gaining entry to markets protected in designated areas, especially in remote areas. Mr. Chairman, too cumbersome a process begs to establish a system of influence peddling. I am concerned, Mr. Chairman, that such a system now may exist. I urge the Minister of Transport to investigate and this committee to entrench appeal processes for denied entry.

I would like to conclude my formal remarks at this time and enter into a less structured explanation of what happened to TurnAir Ltd.

The Chairman: Mr. Turner, your brief certainly does point to matters under consideration in Bill C-18 and Bill C-19. Obviously, as we know, under the new agency and monitoring procedures, there is going to be a lot of bureaucracy, even in a deregulated environment. As I say, I think it is very relevant.

I think the best thing is to throw this open to questions and answers. I have Mr. Ouellet first and then Mr. Benjamin.

Mr. Ouellet: I have read the document you have supplied with this impressive documentation outlining in some detail the difficulties you have encountered and the situation you are

[Traduction]

serez donc étonnés de m'entendre dire que la CCT avait toutes les ressources à sa disposition pour me traquer et pour annuler ma licence, tout simplement parce que je n'avais pas envoyé des statistiques à temps. Ce n'est pas parce que mon entreprise ne respectait pas les normes de sécurité ou n'offrait pas du bon service qu'on m'a annulé ma licence, mais c'est tout simplement parce que les bureaucrates d'Ottawa ne savaient pas exactement combien de passagers je transportais, ni combien de carburant j'utilisais.

Il se trouve que les documents requis par la CCT étaient entre les mains de la GRC qui enquêtait sur une question qui n'avait rien à voir avec moi-même ou mon entreprise. Ce n'est pas de ma faute si je n'ai pas pu envoyer les documents requis, mais comme je n'ai pas pu faire appel de la décision, j'ai dû fermer mes portes. Et qui plus est, le Cabinet m'a plus tard restitué ma licence et m'a autorisé à reprendre mes affaires, mais j'avais déjà tout perdu et je ne pouvais plus exploiter quoi que ce soit.

Le mandat du nouvel office de réglementation ne doit plus, contrairement à ce que prévoit le projet de loi, inclure la cueillette d'information, et le projet de loi doit lui retirer le pouvoir de fixer les amendes lorsque les infractions n'ont rien à voir avec la sécurité ni avec l'exploitation. Même si j'avais été coupable de ce dont on m'accusait, ce qui n'est pas le cas—comment peut-on justifier des mesures aussi draconiennes à mon égard? Monsieur le président, j'exhorte le comité à trouver un remède à cette injustice et à l'inclure dans le projet de loi.

Je comprends qu'il soit nécessaire d'imposer des règlements économiques sur l'acceptation et le rejet de certaines compagnies, surtout dans les régions isolées. Mais ce qui m'inquiète, c'est que le nouvel Office national des transports ne sera pas en mesure de simplifier la méthode d'entrée sur des marchés protégés dans les zones désignées, surtout s'il s'agit de régions éloignées. Monsieur le président, une structure trop lourde ne fait qu'encourager le trafic d'influence. C'est malheureusement déjà une réalité, monsieur le président, j'exhorte le ministre des Transports à faire une enquête et le Comité à instaurer des mesures d'appel pour tous ceux qui se sont vu refuser l'accès au marché.

Voilà pour mon exposé formel, et j'aimerais maintenant vous expliquer ce qui est arrivé à TurnAir Limitée.

Le président: Monsieur Turner, votre mémoire porte effectivement sur les projets de loi C-18 et C-19. Il est évident que si l'on instaure de nouvelles règles de surveillance sous l'égide d'un office, cela suppose une bureaucratie assez poussée, même dans un contexte de déréglementation. Mais je répète que votre mémoire est pertinent.

La meilleure chose, c'est de passer aux questions. Tout d'abord, M. Ouellet, puis M. Benjamin.

M. Ouellet: J'ai lu le document que vous nous avez soumis, de même que la masse d'informations qui explique les difficultés auxquelles vous vous êtes heurté et la situation dans

[Text]

now in. I certainly want to say that I sympathize with you and I think you are right to indicate to the members of the committee that sometimes bureaucracy could have no heart. The consequences of it are certainly very serious for you.

You tell us you come here with the hope we could be of some assistance to you. Can I ask you specifically what you expect from us as a committee? I understand the Standing Committee on Transport is a prestigious committee and indeed an important one. But precisely what would you like us to do, not as individual Members of Parliament, but as a committee?

Mr. F. Turner: Whatever means have been available to me to seek justice in this grave injustice . . . or I guess falling into the mad jaws of a bureaucracy that has all kinds of authority but demonstrates no responsibility. It has certainly been clear anyway, in my particular case . . . where these bureaucrats set themselves up as little gods and seek to control who is allowed to get into and remain in a viable business by abusing their authority. I firmly believe steps should be taken to enshrine in any new legislation that any bureaucrat misusing his authority should be severely punished and disciplined.

It seems to me that a lot of the focus has been on operators as being the big threat. In my particular case, it has been a lot of the bureaucracy and perhaps government people involved in the industry as well who have taken steps and have misused their authority.

It is really no fun going to a hockey game when the referee is wearing a referee sweater but playing for the other side. An investigation into my particular case will reveal exactly it. I think this point should be entrenched in the bill.

• 1210

I am not sure what you are able to do, but I somehow seem to feel that somewhere, somebody in this country is able to do something to remedy this grave injustice that has befallen me.

Mr. Ouellet: Mr. Turner, I think your suggestions that in the legislation there should be some clauses that deal with compensation or remedial orders in case of injustice taking place . . . I guess we could look at specific amendments of the legislation to ensure that a case like yours, if it ever happens in the future . . . there would be proper authorities to compensate those who are unjustly treated.

As there is no clause, or I do not know of any clause, on which you could base your request for adequate compensation, I think the only recourse that exists, and which is always available to a Minister, is to present to Treasury Board a submission for an *ex gratia* payment in your favour.

I understand that the recommendation that has been made and offered to you is \$15,000. Clearly, according to a copy of a letter I have here from you dated December 23, 1986, to Mr. Crosbie, the Minister of Transport, you would like an independent appraiser or an arbitrator to be appointed to review the matter in an effort to offer you a more appropriate amount of money. What is this amount of money that you think would be appropriate?

[Translation]

laquelle vous êtes aujourd'hui. Je vous offre toute ma sympathie, et vous avez raison de dire que les bureaucrates manquent parfois de coeur et que cela peut avoir de graves conséquences, comme vous l'avez vu vous-même.

Vous dites espérer que nous pourrions vous aider. Qu'attendez-vous au juste du Comité? Je sais que le Comité permanent des transports est prestigieux et très important. Mais qu'attendez-vous au juste de nous, non pas en tant que députés, mais en tant que Comité?

M. F. Turner: Les moyens mis à ma disposition pour redresser cette grave injustice . . . Je suppose que je suis tombé dans l'engrenage de bureaucrates qui ont plein de pouvoirs mais n'ont aucun sens des responsabilités. C'était très clair, dans mon cas particulier . . . Ces bureaucrates ont joué au bon Dieu et ont cherché à contrôler l'accès aux marchés aériens tout en décidant de leur propre chef qui avait le droit de survivre ou non. La nouvelle loi devrait prévoir clairement que tout bureaucrate ayant abusé de ses pouvoirs sera sévèrement puni et soumis à des mesures disciplinaires.

On a beaucoup parlé de menaces venant des exploitants eux-mêmes. Dans mon cas, ce sont les bureaucrates et les agents du gouvernement oeuvrant dans l'industrie aérienne qui ont abusé de leur autorité.

Quel plaisir y a-t-il à jouer au hockey lorsque l'arbitre joue pour les adversaires? Renseignez-vous, et vous verrez que c'est exactement ce qui s'est passé dans mon cas. Le projet de loi devrait prévoir une protection.

Que pouvez-vous faire exactement, je n'en sais rien. Mais il me semble que quelqu'un quelque part au Canada devrait pouvoir m'aider à redresser le tort qu'on m'a causé.

M. Ouellet: Monsieur Turner, la suggestion que vous avez faite d'inclure dans le projet de loi une disposition qui permettrait d'indemniser toute personne ayant subi un préjudice ou d'y remédier . . . Nous pourrions envisager des amendements spécifiques au projet de loi pour que, advenant des cas comme le vôtre, les autorités compétentes puissent indemniser ceux qui ont été lésés injustement.

Puisqu'il n'y a pas d'article au projet de loi qui vous permettrait de demander une indemnisation appropriée, votre seul recours est d'exhorter le ministre à présenter au Conseil du Trésor une demande d'allocation bénévole et de pure bienveillance à votre égard.

Je pense que l'on a recommandé de vous offrir 15,000\$. D'après la lettre que vous avez envoyée le 23 décembre dernier à M. Crosbie, ministre des Transports, et dont j'ai copie, vous voudriez qu'un évaluateur ou arbitre indépendant soit nommé pour revoir toute l'affaire afin que l'on vous offre éventuellement une somme plus appropriée. Quelle somme vous conviendrait-elle?

[Texte]

The Chairman: I must say, Mr. Ouellet, I think that is out of order. We are not going to get in and settle this. This is not the tribunal to resolve the facts of the issue, which appear on the face of it to be most unfortunate in view of the brief, which was relevant. Certainly I do not think it is in order for us to start to bandying around figures. That is not what we are here for.

Mr. Turner has made a brief that does direct himself to the bills and I think that was relevant, but I rule that out of order. That is between Mr. Turner and the Minister of Transport, or whatever other tribunal he wants . . . in a judicial way. This gets into his cause of action, and this committee is not going to define the rights or wrongs or the amounts of that cause of action, real or alleged or whatever.

Mr. Ouellet: Well, I accept that you do not want me to ask this question. I will not ask this question. But certainly the clerk has accepted this gentleman to come here as a witness and present his case. He is asking our help, and I think under the circumstances if we can do something to help him it might be good. It might be a precedent. It might not happen very often.

The Chairman: Put a question to the Minister in the House. There has been, I know, there has been.

Mr. Ouellet: That is what I want to know. In order to help Mr. Turner, I want a little more information. I could ask privately if you do not want me to ask in public.

The Chairman: Yes, I think that is . . . You have resolved the dilemma of the Chair, and I appreciate that. Certainly you can talk to Mr. Turner privately.

Mr. Ken Sweigard (Individual Presentation): Mr. Chairman, could I speak for a second?

The Chairman: Yes.

Mr. Sweigard: I am here particularly because after fracturing two vertebrae in Yellowknife helping my son build a house . . . As a pilot and a missionary, I became aware of this gentleman's predicament. If spending five years in Churchill and seven years in Moosonee and most of my mission life in northern Canada does not prepare me to speak, I do not know what would. But when an Indian gentleman, a Métis gentleman of this calibre has a business that is viable which is lost through very unjust actions and retribution is not granted, the sooner bureaucracy understands . . .

• 1215

I said to Mr. Crosbie yesterday "I am honoured to speak to you", and I said to his committee in the building yesterday morning at 8.45 a.m. "Is there not any moral fibre left in Parliament?" There is lots of smoke in this room, which nauseates me as a pilot; you cannot fly above 8,000 feet if you

[Traduction]

Le président: Monsieur Ouellet, votre question me semble irrecevable. Le Comité n'est pas la tribune appropriée et ce n'est pas ici que nous résoudrons cette question. Tout cela est bien malheureux, étant donné que le mémoire était, quant à lui, tout à fait pertinent. Ce n'est pas à nous de commencer à jouer avec les chiffres.

Le mémoire de M. Turner traitait des projets de loi, ce qui était tout à fait pertinent, contrairement à ce dont vous venez de parler. Ce différend doit être résolu par M. Turner et le ministre des Transports, ou par tout autre tribunal administratif. C'est là une question qui se rapporte à sa cause d'action, et ce n'est pas au Comité à définir ce qui est juste ou injuste, ni même à décider ce qui serait une indemnisation appropriée dans un cas comme celui-ci, réel ou non.

M. Ouellet: Je comprends que vous ne vouliez pas m'entendre poser la question. Je ne le ferai donc pas. Mais le greffier a accepté de laisser le témoin venir présenter ses doléances. Il nous demande notre aide, et dans les circonstances, il serait peut-être bon que nous le fassions. Cela pourrait créer un précédent rare.

Le président: Poser la question au ministre à la Chambre. Il y a déjà eu des précédents, je le sais.

M. Ouellet: C'est ce que je voudrais savoir. Afin d'aider M. Turner, il nous faut plus de renseignements. Je pourrai les lui demander en privé, si vous ne voulez pas que je le fasse en public.

Le président: En effet, je crois . . . Vous avez résolu mon dilemme, et je vous en remercie. Vous pourrez parler à M. Turner en privé.

M. Ken Sweigard (À titre personnel): Monsieur le président, puis-je intervenir?

Le président: Oui.

M. Sweigard: J'ai décidé de venir, parce qu'après m'être fracturé deux vertèbres à Yellowknife en aidant mon fils à construire sa maison . . . En tant que pilote et missionnaire, j'en suis venu à prendre connaissance de la situation difficile dans laquelle se trouve M. Turner. Si le fait d'avoir passé cinq ans à Churchill, sept ans à Moosonee et la plus grande partie de ma vie de missionnaire dans le Nord du Canada ne justifie pas mon intervention, je ne sais pas ce qu'il vous faut. Mais lorsque je constate qu'un gentleman indien de ce calibre, métis de surcroît, doit fermer son entreprise rentable à cause de mesures injustifiées et ne se fait pas indemniser en conséquence, j'estime que plus les bureaucrates comprendront vite que . . .

J'ai dit hier à M. Crosbie que j'étais honoré de lui parler, et j'ai même demandé à son comité, dans ce même édifice hier matin à 8h45, s'il restait quelque moralité au Parlement. On fume beaucoup dans cette salle-ci, ce qui me donne la nausée, moi qui suis pilote; impossible de fumer une cigarette si vous volez à plus de 8,000 pieds. Depuis une semaine que je suis ici,

[Text]

smoke a cigarette. But I do not sense in my week here that there is moral fibre, that there is any conscious concern.

As a minister I am sorry, Mr. Chairman, to even ask this pleasure, but please remember that the gentleman on my right, as an Indian successful businessman, deserves the support of Mr. Crombie, who two weeks before I went up there in June stated in Toronto at a \$300,000 convention that he was going to help the natives. I thank you for listening to me.

The Chairman: Well, we listened to you, and there is no reflection on the character or the moral fibre of anyone, the Minister or Mr. Turner. That is there, but we have certain rules and regulations and procedures. This committee could be inundated with all sorts of people, be they Indians, white, black, new Canadians, old Canadians, Ukrainian-Canadians, with problems real or aggrieved, to come before a committee hearing and under some subterfuge—which is not the case with your brief—make a special plea. But that is just not our purpose.

Mr. Sweigard: I am sorry. I am sorry to have even taken your time, then, but under Mr. Axworthy's portfolio, this gentleman lost what he had.

The Chairman: I understand that.

Mr. Sweigard: And now I feel that it is your opportunity to help him, and I appreciate the hearing.

The Chairman: I have heard your thoughts and I think the fact that you came for Mr. Turner is a reflection on his good character and your good works. My position is not trying to downplay those good works or anyone's character. It is just that we do have Bill C-18 and Bill C-19.

The brief is very relevant to what we were talking about and portends problems, perhaps, for others, and Mr. Turner has properly asked us to make sure that we consider safeguards so the type of thing that happened to him did not happen, but his cause has to be directed to the Minister of Transport.

Mr. Sweigard: But this document that I read from Dorval this morning as we drove in, *Freedom to Move*, is very important. If you look at page 2, it says less regulation leading to less government interference will encourage innovative enterprise.

The Chairman: That is right. That is what we hope.

Mr. Sweigard: I believe you are doing a good job in bringing this to the Minister's attention, but this moral fibre was my concern. Thank you very much.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, first as a matter of information for my colleagues, there is available for all members, if you would care to call up *Demand Video*, I think it is an 18- or 20-minute television film done in Yellowknife on Mr. Turner's case. It was done by the CBC Northern Service and was only

[Translation]

je n'ai pas l'impression d'avoir trouvé grande moralité, ce qui m'inquiète sérieusement.

En tant que ministre du culte, monsieur le président, je n'aime pas avoir à vous demander ce plaisir: mais n'oubliez pas que la personne à ma droite, est un homme d'affaires indien qui a réussi et qui mérite l'aide de M. Crombie. Je vous rappelle que ce dernier a annoncé en juin dernier à Toronto, lors d'un congrès qui a coûté 300,000 dollars, qu'il allait aider les autochtones. Merci de m'avoir entendu.

Le président: Nous vous avons en effet entendu, et nous ne voulons pas blâmer le manque de moralité de qui que ce soit, qu'il s'agisse du ministre ou de M. Turner. Nous devons néanmoins respecter certaines règles et procédures, sans quoi nous serions inondés de demandes émanant de toutes sortes de genres, d'Indiens, de blancs, de noirs, de néo-Canadiens, d'anciens Canadiens, d'Ukrainiens, etc.; tous ces gens useraient d'un subterfuge quelconque—ce qui n'est pas votre cas—pour se faire entendre du Comité et expliquer pourquoi ils se sentent lésés, à tort ou à raison. Je sais que ce n'est pas le cas pour vous.

M. Sweigard: Je m'excuse d'utiliser votre temps précieux, mais je répète que cette personne a perdu son entreprise au cours du mandat de M. Axworthy comme ministre.

Le président: Je comprends.

M. Sweigard: Vous avez maintenant l'occasion de l'aider, et je vous remercie de m'avoir écouté.

Le président: Nous vous avons compris. Le fait que vous soyez venu pour appuyer M. Turner est une preuve de sa bonne réputation et de vos bonnes oeuvres. Je n'essaie de minimiser ni les bonnes oeuvres ni la réputation de qui que ce soit. Cependant, ce sont quand même les projets de loi C-18 et C-19 qui sont à l'étude.

Votre mémoire se rapporte directement à ce dont nous avons déjà parlé et présage des problèmes sans doute pour d'autres. M. Turner nous a demandé d'envisager la possibilité d'insérer des garanties pour que ce qui lui est arrivé ne se renouvelle pas; il lui faut néanmoins adresser sa cause au ministre des transports.

M. Sweigard: Mais le document *Aller sans entraves* que j'ai lu ce matin en venant de Dorval est très important. À la page 2, on dit qu'une réglementation ramenée à l'essentiel et réduisant l'intervention de l'État stimulera l'innovation et l'esprit d'entreprise.

Le président: C'est exact, en tout cas nous l'espérons.

M. Sweigard: Vous faites bien de porter cela à l'attention du ministre, mais c'est la moralité qui m'inquiète, quant à moi. Merci beaucoup.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais dire à mes collègues, pour leur gouverne, que si vous appelez *Demand Video*, vous pourrez emprunter un film d'une vingtaine de minutes fait pour la télévision à Yellowknife sur le cas de M. Turner. Ce sont les services du Nord de la CBC qui l'ont

[Texte]

carried up there, but arrangements were made for it to be shown and it will give you a quick overview of this matter.

Mr. Chairman, Mr. Turner is not objecting to sound, sensible, and properly enforced regulation in terms of safety and operational procedures, maintenance and statistical data, which everybody has to provide one way or another to Statistics Canada and in this case, the Ministry of Transport and the CTC.

What we have, Mr. Chairman, are I think two things from Mr. Turner. One, he is requesting the assistance of the committee individually and as a whole in any way we can to assist him with his problem. But he is also requesting the committee to provide in our report to the House some kind of recommendation or an amendment to the legislation that would provide an avenue of redress for an aggrieved . . . well, it does not matter whether it is a transporter or a shipper or a receiver in the case of where, how and when regulations are enforced. I think that is what he is asking for in this case, because here we have a tragic example of bureaucratic overkill.

Normally, when this happens to an airline of no matter what size, it may have its licence suspended for a week, it may get a fine of \$500 or \$1,000. This guy cancelled his licence completely, the bank seized his aircraft the next day, and now he is in danger of losing his house—in fact he is going to lose his house, and five aircraft have already been lost, all his equipment. He had a hangar leased; that is gone.

• 1220

The people who were working for them are out of work. It is just a tragedy of bureaucratic overkill, an enforcement of a totally unreasonable regulation. I would hope all members would take it as a sort of personal project to read over the documents Mr. Turner has provided, which give you a thorough back-to-front, item-by-item analysis of this case *ad seriatim*. I hope in some way we could not only individually in representations to the Minister but also in a report to the House with this legislation or in another report attempt to amend this legislation. It is Mr. Turner's concern as well as everyone else's that this sort of thing does not happen again and cannot happen under the new legislation. I think this area of it is incumbent on this committee.

My staff and I have gone into this for many months now in a lot of detail. We have made representations to the ministry and to the last two Ministers of Transport. The very fact \$15,000 was offered in *ex gratia* payments, which is pitiful, is an admission of guilt or error by a government agency. I hope to goodness this whole committee will take cognizance of it and do all we can both individually and collectively to do something about it.

Mr. Turner, I hope I have outlined generally what happened to you. If I am wrong in any place, please correct me.

The Chairman: I must say, Mr. Benjamin, you summarized the situation very well. Certainly the latter part of what you

[Traduction]

réalisé, et il a été convenu de le diffuser; cela vous permettrait de vous renseigner rapidement.

Monsieur le président, M. Turner ne s'oppose pas à voir mettre en vigueur des règlements logiques et raisonnables en matière de sécurité et d'exploitation ni même à fournir des données statistiques en matière d'entretien ou d'exploitation, données qu'il faut envoyer à Statistique Canada, au ministère des Transports et à la CCT.

Monsieur le président, M. Turner nous demande deux choses. Tout d'abord, il demande au Comité de l'aider à résoudre son problème. Deuxièmement, il lui demande aussi de recommander dans son rapport à la Chambre un amendement quelconque à la loi qui permettrait à ceux qui ont été lésés de faire redresser les torts qu'ils ont subis, qu'il s'agisse d'un transporteur, d'un expéditeur ou d'un réceptionnaire et quels que soient les règlements en cause. Voilà ce qu'il nous demande, puisqu'il a été victime d'un cas tragique de zèle bureaucratique.

En temps normal, lorsque cela arrive à une compagnie aérienne, petite ou grande, elle se voit la plupart du temps révoquer sa licence pour une semaine et imposer une amende de 500 à 1,000 dollars. Or, M. Turner s'est fait révoquer sa licence indéfiniment, la banque a saisi ses appareils le lendemain, et il risque aujourd'hui de perdre sa maison, après avoir déjà perdu ses cinq appareils et tout son équipement. Il a également perdu le hangar qu'il avait loué.

Ces employés sont maintenant sans travail. Cette tragédie est due au zèle des bureaucrates qui ont cherché à appliquer un règlement tout à fait déraisonnable. J'espère que tous les membres du Comité auront pour objectif personnel de lire tous les documents fournis par M. Turner, documents qui leur donneront une analyse exhaustive, détaillée et circonstanciée de ce cas en série. J'espère que les membres du Comité essaieront de faire modifier le projet de loi, non seulement en faisant des démarches individuellement auprès du ministre, mais également dans le rapport qu'ils enverront à la Chambre. Il est de l'intérêt de M. Turner et de nous tous que des erreurs de ce genre ne se renouvellent pas lorsque la nouvelle loi s'appliquera. Il revient à notre Comité de s'en assurer.

Mes adjoints et moi-même étudions cette question en détail depuis de longs mois. Nous sommes intervenus auprès du ministère et auprès des deux derniers ministres des Transports. Le fait que l'on ait offert 15,000\$ à M. Turner en allocations bénévoles et de bienveillance, ce qui est une somme tout à fait minable, c'est comme si le gouvernement, ou l'une de ses agences, admettait avoir fait une erreur. J'exhorte le Comité à prendre connaissance de son cas et de tout faire en son pouvoir pour redresser les torts qu'on lui a faits.

Monsieur Turner, j'espère avoir bien expliqué ce qui vous était arrivé. Si je me suis trompé, n'hésitez pas à me corriger.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez très bien résumé la situation. Ce que vous avez dit en dernier lieu

[Text]

said in terms of amendments to make sure this type of bureaucratic overkill as you call it with all these agencies and regulations is remedied is something the committee has to look at.

Because you brought the matter up both before this committee and in questions in the House, certainly I and perhaps other members have talked with the Minister from time to time to find out what the devil the facts were. I am glad to finally see Mr. Turner across the table. Even his brief relevant to the bills told me a couple of things I did not know about the situation. For that, I am better informed; however, my position is the same as it was before, in that we are not the arbitrator of the rights and wrongs.

Mr. Benjamin: I am not suggesting that.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: I have a technical question I have asked other witnesses. Perhaps Mr. Turner or one of the people with him can respond.

Regarding safety, it has been suggested there is an environment created in some of the smaller airlines where even though by law an employee—whether the person is a pilot, a mechanic or a holder of an aviation certificate—must not certify a plane or take it up under certain conditions, there is still pressure from the employer or the owner to force those people, to say if you do not do it, you are a bad employee and I am going to let you go. Perhaps there is no direct link, but this is clearly what happens. Should there be some protection so an employee can say no to their boss and refuse to sign an air-worthiness certificate without his job being in jeopardy?

Mr. F. Turner: I really appreciate your concern in this matter. From what you have said, you have asked this question many times. If it is okay with the committee, I would prefer to address some of my more major concerns, since you have already asked this question of other people.

Mr. Angus: We are getting differing views, though. I want to know whether in your experience as a former carrier—and I understand your colleagues are pilots—the protection is needed or not. I am looking for additional information.

Mr. F. Turner: I guess I was attempting to utilize my time, and I appreciate your concern. I really would like permission from the chairman to just stick to this one stronger issue and make sure I accomplish what I am attempting to do.

I am not trying to avoid your question; I appreciate it. I am sure you have asked this of other operators, as you have said.

Mr. Sweigard: I would suggest it should be entered that they are not penalized for refusing to sign.

The Chairman: Thank you for your brief, Mr. Turner. All members are certainly more aware of your situation with the previous Ministers of Transport and the present one. I think members have heard the plea of Mr. Benjamin and your own plea, and they will conduct themselves accordingly. That is sort of an escape phrase, but at the moment we are on Bill C-18 and Bill C-19.

[Translation]

intéresse au premier chef le Comité, et il lui faut justement se demander quels amendements pourraient empêcher que les organismes gouvernementaux, avec leurs règlements, fassent du zèle bureaucratique comme ils l'ont fait dans le cas de M. Turner.

Depuis que vous avez porté cette question à l'attention du Comité et de la Chambre, moi-même ainsi que d'autres membres du Comité en avons parlé de temps à autre avec le ministre pour essayer de déterminer exactement quels étaient les faits. Je suis heureux de rencontrer enfin M. Turner. Même son mémoire m'a appris certaines choses. Je suis donc mieux informé qu'avant. Cependant, je maintiens ma position: nous ne sommes pas des arbitres et n'avons pas à redresser des torts.

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: J'ai une question technique à poser à M. Turner, comme je l'ai fait à d'autres témoins. L'un ou l'autre des intervenants pourra répondre.

En matière de sécurité, on a dit que dans certaines petites compagnies aériennes, l'employeur ou le propriétaire exerçait des pressions pour que les employés—pilotes, mécaniciens ou détenteurs d'un document d'aviation—signent des certificats de navigabilité et de sécurité dans certaines circonstances, même si la loi ne les y oblige pas, sous peine de se faire renvoyer s'ils ne le faisaient pas. Cela ne vous intéresse peut-être pas directement, mais ce sont des cas qui se produisent. Devrait-on prévoir une disposition pour protéger les employés qui mettent leur travail en péril s'ils refusent à leur patron de signer un certificat de navigabilité?

M. F. Turner: Je comprends que cela vous intéresse et que vous ayez déjà posé la question souvent. Si cela n'indispose pas le Comité, je préférerais m'en tenir à ce qui m'intéresse beaucoup plus directement, étant donné surtout que vous avez déjà posé la question à bien d'autres témoins.

M. Angus: Oui, mais les réponses diffèrent. Puisque vous êtes un ancien transporteur et que vos collègues sont des pilotes, j'aimerais savoir s'il est nécessaire de protéger les employés. Je cherche des renseignements supplémentaires.

M. F. Turner: Je vous comprends, mais je cherche à utiliser le temps qui m'est imparti à bon escient. J'espère que le président me permettra de m'en tenir à ce qui m'intéresse de plus près, afin que je puisse obtenir ce que je cherche.

Je ne cherche pas à esquiver votre question; j'en comprends l'importance. Mais vous avez dit vous-même avoir déjà interrogé d'autres exploitants.

M. Sweigard: Je suggère de prévoir une disposition qui protège les employés en cas de refus de signer.

Le président: Merci de votre mémoire, monsieur Turner. Les membres du Comité savent maintenant très bien quels sont les différends qui vous ont opposé aux anciens ministres des Transports et au Ministre actuel. Ils ont entendu les exhortations de M. Benjamin et les vôtres, et prendront leur décision en conséquence. J'ai peut-être l'air de m'excuser, mais nous étudions en ce moment les projets de loi C-18 et C-19.

[Texte]

• 1225

Later, when reports are written from committees, the committee will have to make a determination as to what to do with your presentation. Certainly on the brief it is relevant to the bill. I think it points out potential dangers in any type of environment, especially the new one. So thank you very much.

I am sorry I was smoking cigars. It is a bad habit, but that is why we are in a tall room.

Mr. Sweigard: I looked for a no-smoking sign and could not find one.

The Chairman: There should be no smoking in planes; I am all for that.

Committee, we have some business to attend to. I think we had better do it in camera.

AFTERNOON SITTING

• 1533

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. We have some real problems this afternoon. Because of a change in circumstances, I invite the Commercial Travellers' Association of Canada to present their brief.

I do not know if the bells are going to ring at 4.45 p.m. or 5.45 p.m. I want to find out because we told the Canadian Trucking Association, which has a substantial interest in the legislation, they were going to be first. We are standing them for the moment to have the Commercial Travellers' Association present their brief, and the time the bells will be ringing for a vote in the House is going to affect our deliberations.

Gentlemen, welcome to the table. If it looks as if we are going to short-change the Canadian Trucking Association, we will have to have them back another day.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): On a point of order. I ask members of the committee on all sides of the government, in the best interests of hearing our witnesses, that we try to keep our questioning as non-partisan as possible. We give credibility to the witnesses and ask our questions. Mr. Chairman, I am sure you will have an easier time if we ask our questions and get the technical points. We understand there will be amendments, but the bill will try to adapt itself to the national interest of all Canadians.

The Chairman: Mr. Gray, I appreciate the point of order, but it is like a minister asking the people in church why there are not more people in church. The people to whom he is talking are not the people who have to hear.

[Traduction]

Plus tard, lorsque le Comité rédigera son rapport, il devra décider quoi faire de votre mémoire. Il ne fait pas de doute qu'il traite du projet de loi à l'étude. En effet, il souligne quels peuvent être les dangers qui peuvent surgir dans un autre contexte, en particulier dans celui de la déréglementation. Merci beaucoup.

Veuillez m'excuser d'avoir fumé le cigare. C'est une mauvaise habitude, mais c'est pourquoi j'ai choisi une grande salle.

M. Sweigard: J'ai eu beau chercher une interdiction de fumer, je n'en ai pas trouvé.

Le président: Je suis tout à fait d'accord pour qu'il soit interdit de fumer à bord des avions.

Notre Comité a maintenant des questions d'ordre interne à régler. Nous devons maintenant siéger à huis clos.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Chers collègues, nous sommes suffisamment nombreux pour entendre les témoins. Les événements nous forcent à remanier notre programme quelque peu cet après-midi. Nous allons commencer avec l'Association des voyageurs de commerce du Canada.

Nous essayons de vérifier si la cloche se fera entendre à 16h45 ou 17h45. A cause de son intérêt particulier pour cette législation, nous avons promis à l'Association canadienne du camionnage qu'elle passerait en premier. Nous allons cependant la faire précéder de l'Association des voyageurs de commerce du Canada en attendant de savoir dans quelle mesure la cloche annonçant le vote à la Chambre influera sur nos délibérations.

Messieurs, bienvenue à la table des témoins. Soyez assurés que si l'Association canadienne du camionnage semble y perdre au change, nous la reconvoquerons en une autre occasion.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'invoque le Règlement. Je prie les membres du Comité de tous les partis de poser leurs questions dans un esprit non partisan afin de donner le plus de temps possible aux témoins. Nous devons essayer de respecter la crédibilité de nos témoins. Je suis sûr que vous aurez la tâche plus facile, monsieur le président, si nos questions portent directement sur des points techniques. Nous nous attendons à ce qu'il y ait des amendements au projet de loi qui s'adaptera à l'intérêt de tous les Canadiens.

Le président: Je vous remercie de votre rappel au Règlement, monsieur Gray, mais vous êtes comme le ministre qui demande aux gens qui se trouvent à l'église pourquoi ils ne sont pas plus nombreux. Ce n'est pas à eux qu'il faut poser la question.

[Text]

[Translation]

• 1535

In view of our intervention to some of the people . . . and Mr. Robichaud was not here this morning when we had some unfortunate exchanges, quite frankly, which were most demeaning to the committee and to all who participated, including the chairman. So leave that alone and let us get on with the business right now.

Mr. S. Ryan (Chairman, Regulatory Affairs Group, Commercial Travellers' Association): I am one of the Directors of The Commercial Travellers' Association and Chairman of the Regulatory Affairs Group, dealing with this issue. I also represent the Upjohn Company of Canada as Provincial Regulatory Affairs Manager.

With me is Terry Ruffell, he Chairman and Secretary of the Commercial Travellers' Association. We are here to represent 29,000 commercial travellers who belong to our association. We are prepared to support Bill C-18 and support airline deregulation.

As an avid traveller who does over 100,000 miles a year in Canada, I can relate to many examples whereby we might be able to benefit from deregulation in Bill C-18.

Mr. Terry Ruffell (Chairman and Secretary, Commercial Travellers' Association): I will very briefly run through our presentation. We undertook a fairly substantial survey of our membership last year, seeking out their opinions and what they thought of Canadian airline service, the fares that are charged to the competition, and we have put those comments into our brief before you this afternoon.

Essentially, our association supports reduced government regulation, promotes legislation that would promote greater airline competition, and encourages such things as off-peak pricing and adding more frequent service.

As Mr. Ryan said, we are representing over 29,000 members of our association, Commercial Travellers, an old term; essentially we are sales, sales management people, and by the very nature of our profession require quite a bit of business travel.

Quite honestly, I think most airlines look at us as the must-go traveller, often referred to as that. But in the survey that we undertook, many of our people are searching for alternatives, such as telecommunications, teleconferencing, which cancel trips. What came out loud and clear in our research was that higher airfares were largely responsible for members seeking out and successfully searching for alternatives.

We asked them what would be the impact of reduced airfares, and our feeling is that even with a 25% reduction in airfares our people would do substantially more travel.

I think in both surveys that we took in 1984 and 1986 we received an outstanding response from our people as to the impact of reduced fares and, quite honestly, we see reduced fares coming via legislation such as Bill C-18.

Après les interventions de certaines personnes . . . et M. Robichaud n'était pas là ce matin lorsque nous avons été témoins de certains échanges regrettables, humiliants pour tous ceux qui étaient là, y compris le président. Nous n'allons cependant pas revenir là-dessus à ce moment-ci.

M. S. Ryan (président, Groupe sur la réglementation, Association des voyageurs de commerce du Canada): Je suis l'un des administrateurs de l'Association des voyageurs de commerce du Canada et je suis président du Groupe sur la réglementation, lequel examine de plus près la question. Je représente également la compagnie Upjohn du Canada en tant que directeur de la réglementation provinciale.

Je suis accompagné de Terry Ruffell, président et secrétaire de l'Association des voyageurs de commerce du Canada. Nous représentons ici 29,000 voyageurs de commerce membres de notre association. Nous appuyons le projet de loi C-18 ainsi que la déréglementation du transport aérien.

Je voyage moi-même beaucoup puisque je parcours 100,000 milles par année au Canada. Je suis en mesure de voir quels pourront être les avantages découlant de la déréglementation et du projet de loi C-18.

M. Terry Ruffell (président et secrétaire, Association des voyageurs de commerce du Canada): Je vais vous donner un bref synopsis de notre mémoire. Nous avons procédé à une enquête très poussée auprès de nos membres l'année dernière, afin de connaître leurs vues au sujet des services aériens au Canada, des tarifs exigés de la concurrence, et le mémoire que vous avez sous les yeux est le résultat de cet effort.

Essentiellement, notre association penche en faveur d'une réduction de la réglementation gouvernementale, souhaite une législation qui accroisse la concurrence dans les services aériens et incite à des initiatives comme les tarifs en période creuse et l'augmentation de la fréquence des vols.

Comme M. Ryan l'a indiqué, nous représentons plus de 29,000 voyageurs de commerce, notre ancienne désignation puisque nous sommes maintenant des vendeurs et des directeurs des ventes. De par nos fonctions, nous sommes appelés à voyager beaucoup.

Les lignes aériennes nous considèrent comme «des voyageurs forcés». Cependant, d'après notre enquête, beaucoup de nos membres se sont mis à chercher d'autres possibilités comme les telecommunications et les téléconférences qui obvient à la nécessité de se déplacer. Il est ressorti clairement à notre enquête que les tarifs aériens élevés poussent nos membres à chercher et à trouver d'autres possibilités.

Nous avons voulu savoir quelles seraient les répercussions d'une réduction des tarifs aériens, et nos membres nous ont répondu qu'avec une réduction de 25 p. 100 ils seraient prêts à voyager considérablement plus en avion.

Nos enquêtes, tant de 1984 que de 1986, ont permis de constater que nos membres sont très en faveur d'une réduction des tarifs aériens et nous considérons que le projet de loi C-18 est un pas dans cette direction.

[Texte]

The Chairman: But you have to reduce fares now. I am interested in where Bill C-18 and Bill C-19 are going to help or hurt regarding what *de facto* in terms of air has already occurred, just to sort of move this thing along. You are in favour of the bill.

Mr. Ruffell: We certainly are in favour of the bill. We think there is even more room for reduced fares. We are seeing a lot of reduced fares as far as discounts go for vacation travellers, but you are really not seeing much impact as far as business travellers go. We are still paying the full fare. People sitting beside us are riding—you are right—at the 60% discount; but as far as business travellers go in Canada, we have seen very little in the way of reduced fares.

As a matter of fact, a recent survey printed in *The Financial Times* indicated a full fare between Toronto and Vancouver had gone up 14.7% in 1986. The business traveller in Canada is not seeing anywhere near reduced fares; in fact he is paying substantially more and substantially more than the Consumer Price Index increase.

We feel, and our conclusion is, that status quo is not satisfactory. You are looking at two airlines in Canada today controlling 90% of the market. We are willing to bet on open entry that if we can get more players into the game then our people, business travellers, are certainly going to benefit.

The Chairman: Mr. Ruffell, I appreciate this overview. On page 7, you say "We hope the Committee considers the Association's recommendations". Do you have some specific recommendations?

Mr. Ruffell: Nothing specific, just general support of the thrust of Bill C-18.

• 1540

The Chairman: Good. Well, you have been very short and succinct.

Mr. Benjamin and Mr. Angus, you did not hear the dilemma we are in. We have three witnesses and the bells are going to ring at 4.45 p.m.. We just had that confirmed—two votes—which extinguishes, for all practicality, coming back at 7 p.m. Therefore it is the intention of the Chair, without hurrying too much... But the Commercial Travellers' Association is on first because they said they would be short. They have been delightfully short. I hope members are going to be delightfully short in their questions so we can go on to the other two witnesses, because we are standing the Canadian Trucking Association to the end. That will depend on how it goes with the second witness, then the Trucking Association. I am assured—

Mr. Benjamin: Come back for an hour after the vote.

The Chairman: Well, I think you may, but no one else is going to be around. And I am not going to sit here in a hollow hall, because the reality—

[Traduction]

Le président: Vous avez quand même des tarifs réduits actuellement. Je voudrais savoir exactement dans quelle mesure le projet de loi C-18 et le projet de loi C-19 influenceront sur la situation telle qu'elle existe dans les transports aériens. Je constate que vous êtes indéniablement en faveur du projet de loi.

M. Ruffell: Très certainement. Nous pensons que les tarifs peuvent être réduits encore davantage. Il y a beaucoup de tarifs réduits et de rabais à l'intention des vacanciers, mais pas tellement à l'intention de la classe d'affaires. Nous continuons de payer le plein tarif en ce qui nous concerne. Il y a des gens qui sont assis à côté de nous et qui bénéficient de rabais de 60 p. 100, mais en tant que voyageurs par affaires, nous avons droit à très peu d'avantages au Canada.

A ce sujet, une enquête récente du *Financial Times* indiquait que le plein tarif de Toronto à Vancouver avait augmenté de 14.7 p. 100 en 1986. Le voyageur par affaires au Canada n'a donc pas droit à des tarifs réduits; loin de là; il paye une augmentation supérieure à l'augmentation de l'indice des prix à la consommation.

En conclusion, nous disons que le statu quo est inacceptable. Deux grandes lignes aériennes se partagent 90 p. 100 du marché au Canada. Nous sommes prêts à parier que l'entrée sur le marché d'un plus grand nombre de participants aidera nos voyageurs de commerce.

Le président: Je vous remercie de votre résumé, monsieur Ruffell. A la page 9, vous dites: «nous espérons que le Comité prendra en considération les recommandations de notre association». Vous avez des recommandations précises à nous soumettre?

M. Ruffell: Non, nous sommes seulement en faveur du projet de loi C-18 de façon générale.

Le président: Eh bien, vous avez été très bref et très précis.

Monsieur Benjamin, monsieur Angus, vous ignorez encore dans quel dilemme nous nous trouvons. Nous avons trois séries de témoins et nous attendons la cloche à 16h45. Nous avons la confirmation, et il y aura deux votes, ce qui, à toutes fins utiles, élimine la possibilité de revenir à 19h00. La présidence a donc décidé, sans vouloir trop bousculer les gens... L'Association des voyageurs de commerce du Canada est passée en premier parce qu'elle avait promis d'être brève. Elle a magnifiquement tenu sa promesse. J'espère que les membres du Comité se montreront à leur tour magnifiquement brefs de façon à ce que nous puissions entendre les deux autres séries de témoins. Nous avons gardé l'Association canadienne du camionnage pour la fin. Nous entendrons la deuxième série avant elle. J'ai reçu l'assurance...

M. Benjamin: Nous pouvons siéger une heure après le vote.

Le président: Vous, peut-être, mais personne d'autre. Je ne me propose pas d'attendre dans une salle vide, parce qu'en réalité...

[Text]

Mr. Benjamin: But you will keep us till midnight in other places.

The Chairman: I certainly will do that, too. And it is all for you, the fact that we are not sitting Friday the 13th because you have a little powwow in Montreal, this committee is not able to work on Friday. So do not start to moan—

Mr. Benjamin: We did the same thing for you.

The Chairman: Do not start to moan and groan about the time of this committee.

Mr. Benjamin: We did the same thing for you—

The Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Benjamin: Do not throw that up.

The Chairman: Of course, I understand that, but do not moan and groan about tonight.

Mr. Benjamin: I am not moaning and groaning; I am offering to sit for an extra hour or two—

The Chairman: Well, you always want to sit. There are other members who have other things to do.

An hon. member: Here we go again.

Mr. Benjamin: You are not the only one.

The Chairman: Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Vous dites que vous êtes totalement en faveur des projets de loi C-18 et C-19. Au début de votre exposé, vous dites que plus il y a de concurrence, meilleur est le service offert, et vous parlez par la suite de billets d'avion à prix réduit—*reduced air fares*.

I must say this would be a blessing to everybody, if only those fares could be reduced.

I was just going to make a suggestion. If you wanted to work more effectively on the reduction of air fares, you could make presentations or pressures to the Minister of Finance. In last budget he increased the tax on fuel and also increased the air transportation tax. I think that has quite a bearing on air fares. This is the extent of my comment, Mr. Chairman.

The Chairman: The reply was agreed. Mr. Robichaud, I thank you for your intervention. Mr. Angus or Mr. Benjamin.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Welcome, gentlemen. I have just a couple of questions for you. Do your members take advantage of the frequent-flyer programs as a means of reducing the cost of travel to the business?

Mr. Ryan: We have not encouraged them to get involved with the frequent-flyer programs. We do not know. Some of them might, yes.

Mr. Angus: Do you think they would be in agreement with the Consumers' Association of Canada, who recommended this morning that frequent-flyer programs be banned?

[Translation]

M. Benjamin: Vous nous faites siéger jusqu'à minuit en d'autres occasions.

Le président: C'est possible. En tout cas, c'est à cause de vous que nous ne siégeons pas le vendredi 13. Vous avez un petit *pow wow* à Montréal. Ne commencez pas à vous plaindre...

M. Benjamin: Nous avons fait la même chose dans votre cas.

Le président: Ne commencez pas à vous lamenter au sujet de l'heure des séances de ce Comité.

M. Benjamin: Nous avons fait la même chose...

Le président: Monsieur Robichaud.

M. Benjamin: Vous n'avez pas à nous le reprocher.

Le président: Je comprends, mais cessez de vous lamenter au sujet de ce soir.

M. Benjamin: Je ne me lamente pas; je vous offre de siéger pendant une heure ou deux de plus...

Le président: Vous êtes toujours ainsi, mais il y a des membres du Comité qui ont d'autres choses à faire.

Une voix: Ça recommence.

M. Benjamin: Vous n'êtes pas le seul.

Le président: Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

You say that you are totally in favour of Bill C-18 and Bill C-19. At the beginning of your statement, you indicate that competition and service go hand in hand and you allude to the possibility of reduced air fares.

Je suis bien d'accord avec vous sur le fait que des billets d'avion à prix réduit seraient une bénédiction du ciel.

Je vous ferai cependant cette suggestion. Si vous souhaitez vraiment une réduction des tarifs, vous pourriez vous adresser au ministre des Finances. Lors de son dernier budget, il a augmenté la taxe sur le carburant ainsi que la taxe sur le transport aérien. Ces mesures influent grandement sur les tarifs aériens. C'est tout ce que je voulais souligner, monsieur le président.

Le président: On semble d'accord, monsieur Robichaud. Merci de votre intervention. M. Angus ou M. Benjamin.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Bienvenue, messieurs. J'aurais quelques questions à vous poser. Vos membres profitent-ils des programmes offerts aux gens qui voyagent beaucoup pour réduire leurs dépenses de déplacement?

M. Ryan: Il y en a peut-être qui en profitent, mais ce n'est pas nous qui les encouragerons à le faire.

M. Angus: Etes-vous d'accord avec l'Association des consommateurs du Canada qui recommandait ce matin l'abolition des programmes à l'intention de ces voyageurs?

[Texte]

Mr. Ryan: Well, if it could be eliminated and still compete with the American airlines, I think it would be a good idea.

Mr. Angus: You do not think it is an advantage to some of your members? I mean, for example the House of Commons has enrolled all members in a frequent-flyer program, collects the points on behalf of the House of Commons, not for individual members, and then rolls that over in terms of free tickets, which reduces the cost to the taxpayer. Companies do not do that?

Mr. Ryan: I have been travelling for 20 years, and whether you have a frequent-flyer program or not, I still have to get to my destination.

Mr. Angus: Right, but you are able to get the free ticket for that twentieth trip, or whatever, extra.

Mr. Ryan: I would rather see a reduction in breakfasts that are served every day when I fly to Montreal or I fly to Ottawa. I would rather see some of these others eliminated and have a less costly flight between points, especially on the short trips. It was CP Air and Air Canada that promoted these frequent-flyer programs; it certainly was not the Commercial Travellers' Association.

Mr. Benjamin: And 50 other airlines.

Mr. Ruffell: As a matter of fact, we did take a survey about a year ago and asked if they prefer lower fares or a frequent-flyer program, and it was about 66% in favour of lower fares. But what happens is, you are trapped into a marketing program and you might as well take advantage of it if it is there. But the truth is, they would prefer lower fares than marketing games.

Mr. Angus: In your brief you make reference to some of the frustrations of your members, particularly in terms of the cheap seats, the must-return-on-Sunday kinds of things.

• 1545

Is it not true that even in the current environment we are in, with the change configurations for services into some of the smaller communities and the relative instability in terms of carriers—not so much coming and going but changing their schedules, readjusting to competition, etc.—there is another level of frustration among your members about not knowing when services are available and almost having to check daily to make sure the flight you are book on is still flying?

Mr. Ryan: I do not have such a problem when I am flying in the Maritimes or when I am flying into the midwest or B.C. There might be the odd airlines schedule that is delayed; the weather causes most of it.

Mr. Angus: No, sorry, I am not talking about those kinds of factors; I am talking about actual change in schedules, changing carriers. I am thinking of the northern tier in Ontario—Winnipeg, Thunder Bay, Sault St. Marie, Sudbury

[Traduction]

M. Ryan: Si les lignes canadiennes les éliminaient et qu'elles pouvaient faire concurrence aux lignes américaines, ce serait une bonne chose.

M. Angus: Vous ne pensez pas que certains de vos membres puissent en profiter? La Chambre des communes, par exemple, a enrôlé tous les députés dans ce genre de programme; elle amasse les crédits au nom de tous les députés et se fait donner des billets gratuits, ce qui réduit les coûts pour les contribuables. Les compagnies ne font pas la même chose?

M. Ryan: Je voyage depuis vingt ans et je sais que l'important c'est de se rendre à sa destination, qu'il y ait un programme à l'intention des usagers fréquents ou non.

M. Angus: Vous avez quand même droit à un billet gratuit lors de votre vingtième voyage ou quelque chose du genre.

M. Ryan: Je préférerais voir l'élimination des petits déjeuners qu'on me sert tous les jours lorsque je me rends à Montréal ou à Ottawa. Je préférerais me passer de ce genre de chose pour pouvoir profiter d'une réduction des tarifs, surtout sur les courts trajets. C'est CP Air et Air Canada qui ont mis de l'avant ces programmes à l'intention des personnes qui voyagent beaucoup, certainement pas l'Association des voyageurs de commerce du Canada.

M. Benjamin: Et cinquante autres lignes aériennes.

M. Ruffell: En réalité, nous avons procédé il y a environ un an à une enquête au cours de laquelle nous avons demandé à nos membres s'ils préféreraient des tarifs réduits ou un programme à l'intention des usagers fréquents. Ils se sont prononcés à environ 66 p. 100 en faveur des tarifs réduits. Evidemment, s'il y a des programmes de commercialisation intéressants, il vaut mieux en profiter. Il reste que nos membres préfèrent des tarifs réduits à des initiatives de commercialisation.

M. Angus: Dans votre mémoire, vous parlez de la frustration de vos membres face aux sièges à bon marché, aux voyages pour lesquels il faut revenir le dimanche ou quelque chose du genre.

Cependant, compte tenu de l'atmosphère actuelle, compte tenu du chambardement des horaires dans les petites localités et de la relative instabilité de certains transporteurs, avec les changements nécessaires pour tenir compte de la concurrence, vos membres n'éprouvent-ils pas également de la frustration? Ne doivent-ils pas constamment vérifier si les services sont disponibles et à quelles heures les vols ont lieu?

M. Ryan: Je n'ai pas ce genre de problème lorsque je voyage dans les Maritimes, dans le Midwest ou en Colombie-Britannique. Il y a bien quelques retards, mais ils sont dus pour la plupart aux conditions atmosphériques.

M. Angus: Je parle d'inconvénients comme le changement d'horaires ou le changement de transporteurs. Je songe à l'itinéraire du nord de l'Ontario, Winnipeg, Thunder Bay, Sault Ste-Marie, Sudbury et Ottawa, à la nécessité d'avoir à

[Text]

and Ottawa—as well as having to go through Toronto to get to Ottawa from Thunder Bay, this kind of hub relationship. Does it not add to the cost in terms of lack of productive time for your members?

Mr. Ruffell: I would have to agree with it. I am not sure deregulation would make it any worse. I am not sure. I have seen comments in the last two or three years under a regulated environment; our members are complaining about poor service to Saskatchewan, in particular, and poor service to Sudbury. It certainly is frustrating to have a change in schedules, but it has always been with us; I am not sure it would be worse.

Mr. Angus: Of course we have a deregulated air environment for all intents and purposes now.

Mr. Ruffell: Our hope is you will see the newer airlines fill the bill. The *Time Airs* of this world are using the DASH-8 and are getting into those centres with a little more frequent service. We are not necessarily married to jet service. We would like to see the new airlines pop up and serve these special markets. We think our people would be much more productive in such an environment.

Mr. Angus: Just one final question, Mr. Chairman. As individuals and as flyers, are you concerned about the possibility of declining safety?

Mr. Ruffell: We talked about this when Stu and I were flying in this morning. Certainly all of us are concerned about safety. It is a matter that is like motherhood. We certainly endorse safety; we endorse what the Commons committees have already done. We believe there were some improvements in safety standards last year. We certainly endorse it.

Our feeling is that if there was less economic regulation and if some of the cost saving and some of that money was deferred to additional safety inspectors, certainly we would endorse it. I think the figures we have seen over the last few years have certainly indicated that safety has improved. We have seen substantially improved standards in the United States and, I believe, in Canada. We certainly support full safety. We do not think deregulation is going to jeopardize it.

Mr. Angus: But you do not know.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ruffell and Mr. Ryan. I do not think there is an air traveller in the world who is not glad when the wheels hit the ground and kisses the ground. You are back to earth and it makes you feel a little more comfortable.

You certainly were short and succinct. We have your brief, and you are in favour of the bill without reservation. Therefore, quite frankly, I know there are no questions from the government side. Therefore I want to thank you very much.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, just this short question. In your presentation you say:

[Translation]

passer par Toronto pour aller de Thunder Bay à Ottawa, à ce genre d'inconvénient de façon générale. Tout cela ne réduit-il pas les heures de travail de vos membres et n'augmente-t-il pas leurs coûts?

M. Ruffell: Je suis bien d'accord avec vous, mais je ne sais pas si la déréglementation empirera les choses. Au cours des deux ou trois dernières années, quand la réglementation était encore en vigueur, nos membres se sont plaints du piètre service en Saskatchewan et à Sudbury, en particulier. Les changements d'horaire sont certainement détestables, mais nous y sommes habitués. Je ne sais pas si la déréglementation y changera quoi que ce soit.

M. Angus: Nous avons actuellement la déréglementation de l'industrie aérienne à toutes fins utiles.

M. Ruffell: Nous espérons qu'il y aura de nouvelles lignes aériennes qui viendront s'ajouter aux autres. Des compagnies comme *Time Airs* utilisent des DASH-8 et desservent certains centres sur une base plus fréquente. Nous n'insistons pas pour avoir un service de jets. Nous souhaitons de nouvelles lignes aériennes qui desservent les marchés spéciaux. Nous pensons que nos membres pourraient mieux employer leur temps avec un tel système.

M. Angus: Une dernière question, monsieur le président. En tant que citoyen et en tant qu'usager des services aériens, la possibilité d'une diminution de la sécurité vous effraie-t-elle?

M. Ruffell: Stu et moi en avons parlé au cours de notre vol de ce matin. Nous ne pouvons faire autrement que nous préoccuper de la sécurité. Nous sommes certainement en faveur de mesures en ce sens et nous appuyons l'action des comités de la Chambre à cet égard. Nous avons vu certaines améliorations dans les normes de sécurité l'année dernière. Nous les avons certainement bien accueillies.

Nous pensons que la déréglementation sur le plan économique pourrait amener des économies et qu'une partie de ces économies pourrait être utilisée pour l'embauche d'un plus grand nombre d'inspecteurs de la sécurité. Les chiffres des dernières années nous montrent que la situation s'est améliorée à ce niveau. Aux États-Unis et au Canada les normes ont été améliorées considérablement. Donc, nous appuyons entièrement les mesures de sécurité, et nous ne pensons pas qu'elles puissent être touchées par la déréglementation.

M. Angus: Vous ne pouvez pas en être sûr.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ruffell, monsieur Ryan. Je ne pense pas qu'il y ait un voyageur aérien au monde qui ne se sente pas soulagé lorsque les roues de l'avion touchent le sol. Il n'y a rien comme revenir sur la terre ferme.

Vous avez certainement été brefs et précis. Nous avons votre mémoire et nous savons que vous êtes entièrement en faveur du projet de loi. C'est la raison pour laquelle les ministériels n'ont pas jugé bon de vous poser de questions. Merci beaucoup.

M. Ouellet: Je voudrais simplement poser cette brève question, monsieur le président. Vous dites ce qui suit dans votre mémoire:

[Texte]

Nous sommes gravement inquiets pour l'avenir des voyages d'affaires au Canada si plus de 90 p. 100 du marché canadien est dominé par deux grandes compagnies aériennes: Air Canada et la fusion de *Pacific Western* et *Canadian Pacific Airlines*.

I gather from this you would have preferred that this merger of Pacific Western and Canadian Pacific should not have been allowed in order to keep a greater number of major players in the domain. Do I read this correctly?

Mr. Ruffell: I am not sure Pacific Western was a major player. It certainly is a substantial and very successful airline. Dating back a number of years, I think CP and Air Canada have controlled 90% of the market. With open entry, we feel we have a little better hope. There are no guarantees. It is a very expensive business. We are going to see more competition, but we would endorse the freedom for new players to enter the game.

• 1550

As far as commenting on the merger, we probably need two substantial airlines in Canada. I believe we now have them in the merger. We have two almost equal competitors. It is a fait accompli. Here is hoping for increased competition.

Mr. Benjamin: The little shark bought the big shark.

Mr. Ouellet: You hope there will be a third one soon.

Mr. Ruffell: We are encouraged by what is happening with Wardair. We asked our members if they would use the Wardair service and, loud and clear, they are looking for that 20% to 35% discount. I hope a new Wardair scheduled service is going to be successful.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Gentlemen, concerning Bill C-18 and Bill C-19, I assume your business travels in all modes in this country. In terms of Bill C-18, I think it is a bill which gives more access to shippers and to consumers, as opposed to the carriers, as in the past. As you realize, we are trying to strike a balance between all three. Would you say this bill is being fair to the shippers and the consumers?

Mr. Ruffell: I do not think we are capable of answering that question. We have directed it mainly to air transportation. Mr. Ryan and I were talking about it this morning. Canada is a huge marketplace and, quite honestly, our people either travel by car in their territories or have to rely on air travel. As far as passenger travel goes, 30 years ago trains were used very infrequently for business travel.

The Chairman: We have other evidence on that. Thank you very much, Mr. Gray. Thank you, gentlemen.

Mr. Ruffell: Mr. Chairman, we would be remiss in not thanking you for the opportunity to appear. We also would be

[Traduction]

We have serious concern for the future of business travel in Canada if two major airlines, Air Canada and the combined Pacific Western and Canadian Pacific Airlines, control over 90% of the Canadian market.

J'en déduis que vous auriez préféré que la fusion entre *Pacific Western* et *Canadian Pacific* ne se fasse pas de façon à ce qu'il y ait le plus grand nombre possible de compagnies majeures dans l'industrie. Ai-je raison?

M. Ruffell: Je ne pense pas que *Pacific Western* ait pu être considérée comme une compagnie majeure. Elle avait son importance et connaissait le succès. Cependant, c'est presque depuis toujours que CP et Air Canada contrôlent 90 p. 100 du marché. Avec un accès accru au marché, nous avons bon espoir que les choses pourront changer. Il n'y a évidemment pas de garanties en ce qui concerne une augmentation de la concurrence. C'est un domaine très coûteux. Nous favorisons cependant le libre accès pour de nouvelles compagnies.

En ce qui concerne la fusion, il nous faut probablement deux grandes compagnies aériennes au Canada. Nous les avons maintenant. Elles sont presque sur un pied d'égalité. Espérons que la concurrence n'aura pas à en souffrir.

M. Benjamin: C'est le petit poisson qui a avalé le gros.

M. Ouellet: Nous espérons qu'il y en aura une troisième bientôt.

M. Ruffell: L'évolution de Wardair nous réjouit. Nous avons sondé nos membres sur l'usage qu'ils pourraient faire de Wardair, et ils nous ont répondu clairement et nettement qu'ils ont hâte de pouvoir profiter de ce rabais de 20 à 35 p. 100. Espérons que le nouveau service régulier de Wardair aura du succès.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dans le contexte du projet de loi C-18 et du projet de loi C-19, je suppose que vos voyageurs de commerce utilisent tous les modes de transport au pays. Le projet de loi C-18 favorise les expéditeurs et les consommateurs, par rapport aux transporteurs, contrairement à ce qui s'est passé jusqu'ici. Nous essayons quand même, comme vous le savez, de maintenir un équilibre entre les trois groupes. Êtes-vous d'accord sur le fait que le projet de loi est juste à l'égard des expéditeurs et des consommateurs?

M. Ruffell: Nous ne sommes pas en mesure de répondre à cette question. Nous nous sommes intéressés surtout au transport aérien. M. Ryan et moi en parlions ce matin. Le Canada représente un marché très étendu; nos membres utilisent soit leurs voitures, soit l'avion. Et il y a trente ans, les trains étaient très peu utilisés par les hommes d'affaires.

Le président: Nous avons entendu d'autres opinions sur ce sujet. Merci beaucoup, monsieur Gray. Merci, messieurs.

M. Ruffell: Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant vous, monsieur le

[Text]

remiss in not thanking the Canadian Trucking Association to allow the other CTA to step in. Thank you very much.

The Chairman: That is very real. This has all been done through a consensus to help facilitate people.

What is your point of order, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is a suggestion for how we proceed next. The Canadian Industrial Traffic League has already appeared before us in the form of the Concerned Shippers Association. The Canadian Trucking Association, which has not appeared yet, has done extensive work. If the bells are going to ring and we are going to have to adjourn, I would like to urge the committee that the Canadian Trucking Association be called next. Then if we have some time for the CITL, fine. We have already heard from them through another organization to which they belong. I think the CTA, prominent in this from day one, deserves a priority. They were good enough to make way for the Commercial Travellers' Association. The way we are going, we may not hear from them at all.

The Chairman: Mr. Benjamin, we have heard the Commercial Travellers' Association, and they were very short. They were three minutes in their presentation. For the very reasons you say, we are now going to have the Canadian Industrial Transportation League. If you read the brief, you will see there is only one clause they are concerned about. They are here because they fully endorse the bill. I do not see why members would waste much time asking them questions.

We will get on to the Canadian Trucking Association by 4 p.m. The bells will start to ring at 4:45 p.m. I assured the Director of the Trucking Association, Mr. Ken Maclaren, that if we have not dealt fairly with them, they can come back.

Mr. Benjamin: Five minutes for the CITL—

The Chairman: It is up to members.

• 1555

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I have the same feeling for witnesses who have appeared here in Ottawa that Mr. Benjamin has, and I hope that we will have the same thing with the labour councils when we get out west.

The Chairman: Mr. Gray, let us not provoke the calm atmosphere here at the moment. Are you going to provoke that atmosphere, Mr. Ouellet?

Mr. Ouellet: No, but he has done that twice this afternoon.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): One thing this committee has to make clear, and I said this after we had our arguments last week, is that whether the witnesses are for

[Translation]

président. Nous voulons également remercier l'Association canadienne du camionnage de nous avoir cédé sa place. Merci beaucoup.

Le président: Nous sommes heureux d'avoir pu en arriver à une entente qui satisfasse tout le monde.

Quel était votre rappel au Règlement, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Je voudrais faire une suggestion sur la procédure à suivre à compter de maintenant. La *Canadian Industrial Traffic League* a déjà comparu sous l'égide de la *Concerned Shippers Association*. L'Association canadienne du camionnage, qui a fait un travail sérieux sur la question, n'a pas encore eu cette chance. Comme la cloche risque de retentir et qu'il est possible que nous ayons à lever la séance, nous pourrions entendre dès maintenant l'Association canadienne du camionnage. Après, s'il nous restait du temps, nous pourrions faire témoigner la CITL. Cependant, comme je l'ai dit, nous l'avons déjà reçue dans le cadre d'un autre organisme. L'ACC, qui est touchée directement depuis le premier jour, devrait avoir la priorité. Elle a déjà été assez polie pour céder sa place à l'Association des voyageurs de commerce du Canada. De la façon dont les choses se présentent, il se peut que nous ne puissions pas l'entendre du tout.

Le président: Monsieur Benjamin, nous avons entendu l'Association des voyageurs de commerce du Canada et elle a été très brève. Elle n'a pris que trois minutes pour présenter son exposé. D'ailleurs, c'est pour toutes les raisons que vous indiquez que nous voulons entendre la *Canadian Industrial Transportation League*. Si vous lisez son mémoire, vous pourrez constater qu'elle a des préoccupations à l'égard de seulement un article. Autrement, elle appuie pleinement le projet de loi. Et je ne pense pas que les membres voudront perdre beaucoup de temps à lui poser des questions.

Nous pourrions entendre l'Association canadienne du camionnage à compter de 16 heures. La cloche ne se fera entendre qu'à 16h45. J'ai assuré le directeur de l'Association du camionnage, M. Ken Maclaren, que si nous ne lui accordons pas suffisamment de temps, nous la convoquerons de nouveau.

M. Benjamin: Cinq minutes pour la CITL . . .

Le président: Il n'en tient qu'aux membres.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je partage l'avis de M. Benjamin pour ce qui est des témoins que nous avons entendus ici à Ottawa, et j'espère qu'il sera dans le même esprit lorsqu'il s'agira des syndicats dans l'Ouest.

Le président: Monsieur Gray, n'essayez pas de rompre le calme relatif qui règne pour l'instant. C'est ce que vous voulez faire, monsieur Ouellet?

M. Ouellet: Non, mais je note que c'est la deuxième fois qu'il essaie cet après-midi.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il faut qu'il soit bien compris, je l'ai indiqué après notre discussion de la semaine dernière, que les témoins, qu'ils soient pour ou contre

[Texte]

or against the bill, they tell us what they like and what they do not like, and we will go back, as the government . . .

Mr. Ouellet: You are losing precious time.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I am losing precious time, but you must listen sometimes. What we have to do is listen to the witnesses, and not discredit them, whether they are for or against the bill. I do not discredit my wife when she does not like me, because I know the next day I have to go back to and deal with her.

Mr. Ouellet: This is exactly what I am talking about.

The Chairman: I call the next witnesses to the table. The Canadian Industrial Transportation League is represented by Mr. Norton, Mr. Long and Mr. Dionne.

Mr. David Long (President, Canadian Industrial Transportation League): It is both a privilege and a pleasure to be present here during these historic weeks in consideration of the new transportation act and the new motor vehicle transport act.

Joining me for this presentation are Mr. Charles Norton, Chairman of the Board of CITL and General Traffic Manager for Kraft Food Limited; and Mr. Joe Dionne, Director of Policy Development for CITL. The process that we have been engaged in has been a paragon of industry co-operation. The Minister and all members of the committee deserve our sincere appreciation for their diligence during the past two years.

We are a national association with local divisions located in all regions of the country, which represent both senior transportation managers and executives responsible for the purchase of freight transportation services. There are 1,000 individual members in the CITL who represent some 450 companies, all of which ship bulk resources, processed goods and manufactured products domestically, trans-border and overseas. Our members purchase transportation in all four modes as well as exerting a strong presence in intermodalism.

The combined sales of our membership is in excess of \$180 billion. League surveys which were conducted in 1983 established that the CITL membership accounts for nearly 50% of Canada's total inter-city freight bill. Mr. Chairman, I would add that despite representing the backbone of the economy, shippers have rarely been romanticized and Pierre Berton has never chosen to write a book about us.

The Chairman: You are lucky.

Mr. Long: But as you can see we are the customers of the railways, trucking companies, steamship lines and air carriers. In other words, we pay the bills, so you might look upon us as consumers of transportation services who are interested in the most efficient methods to move our products to market.

The context for the assessment that we bring to these hearings is based upon a comprehensive membership policy

[Traduction]

le projet de loi, ont droit à leurs opinions, et il appartient au gouvernement après . . .

M. Ouellet: Vous nous faites perdre un temps précieux.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Vous devez quand même comprendre que nous sommes là pour écouter les témoins, et non pas les attaquer, qu'ils soient pour ou contre le projet de loi. Je ne m'en prends pas à ma femme lorsqu'elle a une opinion contraire à la mienne, parce que je sais que je dois pouvoir continuer de vivre avec elle.

M. Ouellet: Voilà qui illustre très bien ce que je disais.

Le président: Je demanderais aux témoins suivants de se présenter à la table. Ce sont M. Norton, M. Long et M. Dionne, au nom de la *Canadian Industrial Transportation League* (Ligue canadienne de transport industriel).

M. David Long (président, Canadian Industrial Transportation League): C'est un honneur et un plaisir de pouvoir participer à ce débat historique en vue d'une nouvelle loi sur les transports et d'une nouvelle loi sur les transports par véhicule à moteur.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Charles Norton, président du conseil d'administration de la CITL; il est également directeur du Trafic général de la compagnie *Kraft Food Limited*, et de M. Joe Dionne, directeur du Développement des politiques à la CITL. Le processus jusqu'à présent a été un modèle de coopération avec les secteurs industriels. Le ministre et tous les membres du Comité méritent nos sincères remerciements pour les efforts qu'ils ont faits à cet égard au cours des deux dernières années.

Nous sommes une association nationale, avec des divisions dans toutes les régions du pays, regroupant les cadres supérieurs de l'industrie des transports et les cadres chargés de l'achat des services de transport des marchandises. Nous comptons quelque 1,000 membres représentant 450 compagnies qui expédient des ressources en vrac, des siens transformées et des produits manufacturés au pays, outre frontières et outre-mer. Nos membres achètent des services dans tous les modes de transport et font également largement appel au transport intermodal.

Les ventes totales de nos membres dépassent les 180 milliards de dollars. Des enquêtes de la Ligue menées en 1983 révèlent que les membres de la CITL comptent pour près de 50 p. 100 de toutes les dépenses relatives au transport des marchandises entre les villes au Canada. Malgré notre place prépondérante dans l'économie en tant qu'expéditeurs, on ne chante pas souvent nos louanges dans les romans et Pierre Berton n'a encore rien écrit à notre sujet.

Le président: Comptez-vous chanceux.

M. Long: Il reste que c'est nous qui sommes les clients des chemins de fer, des compagnies de camionnage, des compagnies de navigation et des transporteurs aériens. C'est nous qui payons la facture, et comme tels, nous sommes vivement intéressés à trouver les méthodes les plus efficaces d'acheminer nos produits vers les marchés.

L'opinion que nous ferons en somme valoir à ces audiences se fonde sur une enquête poussée auprès de nos membres

[Text]

survey which was conducted in 1985. The most striking summary figures were the following: 70% of CITL members favoured elimination of the railway's ability to set rates collectively and 91% of league members supported open price and service competition in highway transport.

• 1600

These results represented a significant shift in opinion among shippers. Prior to this, the league historically had supported the regulatory status quo. It was observation of the American experience which encouraged shippers to take a more forward-looking view of commercial relations in the transport field.

The broad framework of our policy survey has allowed the league to take a very clear position on a long list of matters these hearings will touch on, issues such as confidential contracts, competitive line rates and trucking entry tests, for example.

We wanted to be sure our position when appearing before this committee was accurate. Last week at the CITL's 71st annual general membership meeting we reviewed the items to be included in our brief. The league executive was given a unanimous—and I emphasize unanimous—endorsement supporting the new confidential contract provisions for rail and highway transport, the new final-offer arbitration and mediation provisions, all of the new competitive access provisions, competitive line rates, interswitching limits, terminal running rights and a fitness-only test for trucking which would be effective January, 1988. I repeat to this committee support for enactment of these measures was overwhelming and, in fact, unanimous among shippers only last week.

You have our written submission before you, which deals with items as well as proposing regulatory reform of transportation will enhance broader goals such as job creation, export trade, primary and secondary manufacturing growth and technological change. According to your wishes, I do not propose to go through these in detail, but we are certainly willing to answer any questions you have.

Instead, if I may say a word about the principal concerns of the carrier community, I think it will also give you some insight as to the benefits shippers believe are contained in Bills C-18 and C-19.

First, the concern of significant job loss among road and rail carriers has been raised, I guess more frequently on behalf of road carriers as the rail submissions do not seem to create as much concern over the issue of job loss. It should be recognized the carriers have been down-sizing their labour force for years now, and it will occur whether we deregulate or not. Any job losses among carriers will be offset by job creation in the

[Translation]

menée en 1985 et axée sur les orientations de l'industrie. Les chiffres les plus frappants fournis par cette enquête étaient les suivants: 70 p. 100 des membres de la CITL préconisaient que les chemins de fer ne devraient plus avoir le pouvoir de fixer collectivement les tarifs, et 91 p. 100 des membres de la Ligue étaient en faveur de tarifs publics et de concurrence des services dans les transports routiers.

Ces résultats traduisent un profond changement d'opinion parmi les expéditeurs. En effet, la Ligue avait jusqu'ici toujours été en faveur du statu quo en matière de réglementation. C'est en s'inspirant de l'expérience américaine que les transporteurs ont été amenés à s'orienter davantage vers l'avenir dans les relations commerciales en matière de transport.

La vaste portée de cette enquête a permis à la Ligue de prendre une position bien marquée sur un grand nombre de questions dont on parlera au cours de ces audiences, par exemple les contrats confidentiels, les prix de ligne concurrentiels et les tests de sécurité des camions, par exemple.

Nous voulions être certains, en comparaisant devant ce Comité, de notre position. La semaine dernière, lors de la 71^{ème} réunion générale des membres de la CITL, nous avons passé en revue les questions qui figureraient dans notre mémoire. Le comité exécutif de la Ligue a reçu l'approbation unanime—et j'insiste sur cette unanimité—pour appuyer les nouvelles dispositions concernant les contrats confidentiels pour le transport ferroviaire et routier, le nouvel arbitrage de la dernière offre et les dispositions de médiation, toutes les nouvelles dispositions concernant l'accès à la concurrence, les prix de ligne concurrentiels, les limites aux manoeuvres terminales inter-réseaux, les droits de circulation et un critère d'aptitude à l'entrée pour les camions, qui seraient valides à partir de janvier 1988. J'insiste sur la convergence des vues de notre Ligue sur ces mesures, qui équivalait, en fait, la semaine dernière, à l'unanimité des transporteurs.

On vous a remis notre mémoire, qui traite de questions spécifiques et qui affirme également que la réforme des règlements des transports favorisera des objectifs plus vastes comme la création d'emplois, le commerce d'exportation, l'expansion des secteurs primaires et secondaires et les changements technologiques. Vous nous avez fait savoir que vous préféreriez que nous en restions aux questions générales, et nous nous en tiendrons donc là, mais nous sommes certainement disposés à répondre à toutes vos questions.

J'aimerais cependant vous exposer brièvement les principales préoccupations des transporteurs, ce qui vous permettra également de mieux comprendre les avantages que contiennent, d'après les expéditeurs, les projets de loi C-18 et C-19.

La question de la perte d'emplois pour les transporteurs routiers et ferroviaires a été soulevée, plus fréquemment d'ailleurs pour les transporteurs routiers car les mémoires présentés par les associations ferroviaires ne semblaient pas évoquer à ce point cette appréhension. Il faut tenir compte du fait que les transporteurs, depuis des années, ont réduit leur main-d'oeuvre, et c'est une tendance qui se maintiendra, que

[Texte]

producing sectors. I would venture to say job creation among carriers will result as increased production in industry raises the volume of goods being shipped.

From industry's perspective, every time Canadian companies are shut out of a domestic or export market because of high transport costs, we as a nation are exporting Canadian jobs to our foreign competitors. The CITL believes the pro-competitive measures contained in the new NTA will contribute to industry's trading strength by securing traditional and new markets for our products.

Second, with respect to the competitive line rate provision, you have most likely heard from Canada's two national railways this exposes \$2 billion of revenue to capture by U.S. lines. While it is true about \$2 billion of revenues is associated with joint-line traffic, the actual figure for potential rail revenue loss—and this was pointed out in the Trotter study and the Peat, Marwick study—is \$100 million, and this has been substantiated. If there ever has been a boondoggle statistic raised before this committee, it is the one of \$2 billion from the railroads.

Furthermore, what the railways consider exposed to capture shippers would term open to competition. Industries must compete in global markets each day and manage their costs accordingly, paring their costs to the bone. I see no reason why Canada's railways should not be subjected to the same discipline competition instills. Government regulations should not protect the railways. It should protect captive shippers against the anti-competitive actions of the railroads.

Third, CITL supports measures designed to enhance carrier efficiency, what is sometimes referred to as freedom to manage. Specific provisions, including replacing cabooses with automated end-of-train units and streamlining the branch-line abandonment procedures have the full support of the shipping community. It is really axiomatic that if carriers are to lower their costs, they must achieve a lean and compact efficiency. The legislation is a balanced package which will allow carriers to be efficient, productive and competitive.

I must also make reference to the safety issue. I would not like to conclude any remarks without highlighting this issue. Safety is of paramount importance to shippers, and we do not support any reform which would compromise safety in any way.

Mr. Chairman, this legislation as drafted has struck a very important balance. It is an integral package of which all parts

[Traduction]

nous ayons ou non la déréglementation. Je dirais même que des emplois se créeront dans les secteurs des transports au fur et à mesure que l'augmentation de la production industrielle augmentera le volume des marchandises à transporter.

Dans la perspective de notre secteur, nous perdons, en tant que nation, des emplois canadiens en faveur de concurrents étrangers chaque fois qu'une société canadienne est exclue du marché interne ou du marché de l'exportation parce que les coûts du transport sont trop élevés. La CITL considère que les mesures destinées à favoriser la concurrence, que contient la nouvelle Loi sur les transports, contribueront à renforcer l'industrie en assurant à nos produits des marchés traditionnels ainsi que de nouveaux marchés.

En second lieu, en ce qui concerne la disposition sur les prix de ligne concurrentiels, les deux compagnies ferroviaires nationales vous ont probablement dit que cette mesure met en danger deux milliards de recettes que pourraient s'approprier les lignes ferroviaires américaines. S'il est vrai que le trafic de lignes communes produit des recettes d'environ deux milliards de dollars, le chiffre réel des pertes potentielles de recettes pour les lignes ferroviaires est de 100 millions de dollars, ce qui a été prouvé et ce qu'affirment également les études de Trotter et de Peat, Marwick. S'il y a jamais eu une statistique farfelue avancée devant ce Comité, c'est bien celle des deux milliards de recettes des lignes ferroviaires.

En outre, ce que les chemins de fer considèrent comme recettes en danger revient à dire, pour les expéditeurs captifs, ouvert à la concurrence. Il n'est de jour que les entreprises ne doivent faire concurrence sur les marchés mondiaux et établir leurs tarifs en conséquence, en rognant sur les dépenses dans toute la mesure du possible. Je ne vois pas pourquoi les lignes ferroviaires canadiennes ne se plieraient pas à la même discipline qu'impose la concurrence. Les règlements du gouvernement ne devraient pas protéger les lignes ferroviaires, ils devraient protéger les expéditeurs dépendants de l'action anti-concurrentielle des lignes ferroviaires.

En troisième lieu, la CITL est en faveur de mesures conçues pour améliorer l'efficacité des transporteurs que l'on désigne parfois sous le terme de liberté de gestion. Des dispositions spécifiques comme le remplacement de fourgons de queue par des systèmes automatisés en bout de train et la modernisation des procédures de fermeture de lignes locales bénéficient de l'appui unanime des expéditeurs. Il est évident pour quiconque que si les transporteurs doivent faire baisser leurs coûts, ils doivent augmenter leur efficacité tout en éliminant tous les frais et détails inutiles. La loi constitue un train de mesures équilibrées qui permettra aux transporteurs de parvenir à plus d'efficacité, de productivité et de compétitivité.

Je ne voudrais pas conclure mes remarques sans aborder la question de la sécurité. La sécurité est d'une importance capitale pour les expéditeurs, et nous ne serions pas en faveur d'une réforme si la sécurité devait en pâtir d'une façon quelconque.

Monsieur le président, le projet de loi comme il se présente est parvenu à trouver le juste milieu: c'est un ensemble dont

[Text]

are equally necessary and important. It creates a delicate equilibrium between the transport user and the supplier.

Furthermore, competitive line rates are a key part of this appropriateness. In the U.S., they are now fumbling with competitive access provisions almost when it is too late and trying post facto to fix the regulator, which is the ICC, as well as the regulation. This legislation suggests fixing the regulator now and also moving on competitive access.

In Canada, with proper foresight, we have a chance to avoid their mistakes, a chance to once again leapfrog the United States as we did in 1967 and assume Canada's traditional position as a world leader in transport innovation.

My conclusion, therefore, would ask the members of this committee to pause and consider the following before writing any report. Your role is something akin to properly balancing the scales of justice. On one side are rail revenues of perhaps \$6 billion or \$7 billion counterbalanced by \$300 billion in revenues represented by Canadian industry. Shippers represent the producers of this country. Without shipper viability, there will be no need for a freight transport infrastructure whatsoever.

The *Freedom to Move* process was thorough and detailed. It recommended in favour of all of the pro-competitive measures I alluded to earlier. By the time these hearings wind up you will have travelled the breadth of the country. You will hear many briefs and it will be difficult for you to sort out priorities.

The \$6 billion to \$7 billion constituency has been protected, nurtured and cajoled, while the \$300 billion constituency has been surviving based on its ability to compete in an unprotected, tough environment. The legislation will bring these two entities into a more realistic and proper balance.

For the record, I can state unequivocally the first priority for CITL runs as follows. This legislation is an integrated package which must not be diluted or divided, and especially the competitive line rate provision must not be compromised. It is on this subject the CITL first wrote to the Prime Minister in January 1986. This was the position reaffirmed at our annual meeting last week where shippers, large and small, remote and captive, from all regions of the country, using all modes of transport endorsed prompt passage of these bills as drafted.

In conclusion, I would just like to say if global competitiveness has become the life-blood of this country, then the transport infrastructure is its spine. Transport reform is one part of a broader economic strategy which will complete the domestic agenda for the 1980s.

[Translation]

tous les éléments sont également nécessaires et importants, et qui parvient à maintenir un équilibre subtil entre l'utilisateur et le fournisseur de services de transport.

En outre, les prix de ligne concurrentiels constituent un élément essentiel de cet équilibre. Les États-Unis s'efforcent actuellement de remédier maladroitement aux dispositions d'accès à la concurrence alors qu'il est trop tard pour cela et devant le fait accompli, ils s'efforcent de corriger le législateur, à savoir la *Interstate Commerce Commission*, ainsi que ses règlements. Avec ce projet de loi c'est maintenant que nous corrigeons le législateur et que nous ouvrons la voie à l'accès à la concurrence.

Si nous faisons preuve de perspicacité, nous avons la chance, au Canada, d'éviter les erreurs des États-Unis et de les évincer comme nous l'avons fait en 1967, en reprenant le rôle traditionnel du Canada, à la pointe des innovations en matière de transport.

Je demanderais donc, en conclusion, aux membres de ce Comité de réfléchir à ce que je vais vous dire avant de procéder à la rédaction d'un rapport. Vous avez pour mission de rééquilibrer les plateaux d'une balance, celle de la justice. L'un des plateaux représente les recettes des lignes ferroviaires, soit environ six à sept milliards de dollars, que contrebalancent les 300 milliards de dollars de recettes des transporteurs canadiens. Les expéditeurs représentent les producteurs de ce pays et si on ne leur permet pas d'être viables, on peut se dispenser d'une infrastructure de transport des marchandises.

Le processus contenu dans le rapport *Aller sans entraves* était approfondi et détaillé, et en faveur de toutes les mesures propres à encourager la concurrence, dont j'ai parlé tout à l'heure. Lorsque ces audiences prendront fin, vous aurez parcouru tout le pays, vous aurez entendu beaucoup de témoins et il vous sera difficile d'assigner des priorités.

Le secteur qui représente six à sept milliards de dollars de recettes a été protégé, choyé et dorloté alors que celui qui représente 300 milliards de recettes n'a survécu que grâce à sa capacité de lutter pour survivre dans des conditions adverses sans jouir d'aucune protection. La loi rétablira un équilibre plus juste et plus réaliste entre ces deux entités.

La première priorité de la CITL, je puis l'affirmer sans hésitation, est la suivante: cette loi constitue un tout qui ne doit être ni subdivisé ni dilué, et il convient surtout de ne pas toucher aux dispositions portant sur la concurrence. C'est sur ce sujet que la CITL s'est pour la première fois adressée, en janvier 1986, au premier ministre et c'est la position réaffirmée la semaine dernière à notre assemblée annuelle où les expéditeurs, grands et petits, éloignés et dépendants, de toutes les régions du pays, utilisant tous les moyens de transport, ont approuvé l'adoption rapide de ces projets de loi tels qu'ils sont actuellement rédigés.

En conclusion, je voudrais simplement rappeler que si la concurrence sur les marchés mondiaux est devenue l'artère vitale de ce pays, l'infrastructure des transports en est la cheville ouvrière. La réforme des transports n'est que l'un des volets d'une stratégie économique plus vaste et s'intègre dans un ensemble de réformes intérieures des années 1980.

[*Texte*]

A window of opportunity has opened, and the legislation we formulate will determine productivity gains in transportation for the balance of this century. The legislation does not spell upheaval. It merely redresses regulations which have seriously disadvantaged the producers in the past.

May I conclude by quoting the Minister of Transport when he first announced regulatory reform in 1985:

... this new policy and legislative framework will be anything but revolutionary in and of itself. The real revolution is already taking place in the world marketplace and in the way transportation in Canada, and abroad, is already operating. What is needed now is a legislative framework which both catches up to current realities and which will permit a more responsive mechanism to adapt to the continuing changes in the future.

Thank you very much.

The Chairman: Mr. Long, I appreciate your overview supplementing the written brief members have before them.

Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: I want to thank the witnesses for appearing. I just have one question. On page 6 of your brief, you say "Canadians ought, therefore, to be receptive to allowing U.S. trucking services into Canada". We have had a lot of reservations expressed about this in particular. Do you really feel allowing U.S. trucking services into Canada will be to the benefit of Canadians in general?

• 1610

Mr. Long: Mr. Robichaud, if I could criticize our own report to some extent, I think it is somewhat anachronistic, and by that I mean U.S. trucking services are already here.

I think the position the league has taken—and I know this question has already been raised before the committee—is that we are concerned. We are as Canadian as anybody else; we just want to make sure that when they do come here, they employ Canadians and they set up a proper infrastructure within Canada.

To our knowledge, this has happened quite frequently. All you have to do is come to our annual conventions and you will see carriers such as Yellow Freight, ABF and others. They are very much here right now, and they are in fact employing Canadian people.

So it is very important that Canadian content, the sovereignty issue, but if the two things can come together; in other words, shippers getting better rates and better service as long as Canadians are being employed, I think generally the CITL is supportive of that.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Layton: Mr. Chairman, I would just add that it caught my attention on page 6; Mr. Long has responded in a general way, but they actually record in their reference to this:

[*Traduction*]

Une grande chance s'est offerte, et la loi permettra d'augmenter la productivité dans les transports de cette fin de siècle. Cette loi n'amène pas de bouleversement, elle ne fait que redresser un déséquilibre qui avait été au détriment des producteurs.

Puis-je conclure en citant le ministre des Transports quand il a annoncé, en 1985, la réforme de la réglementation:

... cette nouvelle politique et cet ensemble de lois ne seront nullement révolutionnaires en soi. La vraie révolution est déjà en train de se faire sur les marchés du monde et sur la façon dont se font les transports, au Canada et à l'étranger. Ce qu'il nous faut à présent, c'est un cadre de loi, qui s'aligne sur la réalité actuelle et qui apporte plus de souplesse pour s'adapter aux mutations que l'avenir nous réserve.

Je vous remercie beaucoup.

Le président: Je vous remercie, monsieur Long, du tableau d'ensemble que vous avez brossé en complément des mémoires remis à ce Comité.

Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Je voudrais remercier les témoins et leur poser une seule question. Vous dites, à la page 6 de votre mémoire, que les Canadiens devraient être disposés à autoriser les services de camionnage américains au Canada. C'est une question sur laquelle nous avons justement entendu beaucoup de réserves. Pensez-vous vraiment qu'ouvrir l'accès au Canada des compagnies de camionnage américaines bénéficiera, d'une façon générale, aux Canadiens?

M. Long: Si je pouvais porter une critique sur notre rapport, monsieur Robichaud, ce serait d'être quelque peu anachronique, car les services de camionnage américains sont déjà là.

Je sais que nous ne sommes pas les premiers à exprimer cette opinion, mais la CITL voudrait faire connaître ses appréhensions. Nous ne sommes pas moins patriotes que les autres, et nous voulons simplement nous assurer que lorsque les Américains s'établiront ici, ils emploieront des Canadiens et créeront, dans notre pays, une infrastructure convenable.

A notre connaissance, cela s'est souvent produit. Il vous suffit de venir assister à l'une de nos conventions annuelles et vous y verrez des transporteurs comme *Yellow Freight*, ABF et bien d'autres encore. Ils sont d'ores et déjà sur le terrain, et ils emploient des Canadiens.

Ces questions de contenu canadien, de souveraineté nationale sont donc fort importantes, mais s'il est possible de concilier les deux, la CITL, d'une façon générale, est en faveur d'accorder de meilleurs tarifs et de meilleurs services aux transporteurs à condition qu'ils emploient des Canadiens.

M. Robichaud: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Layton: Je voudrais simplement signaler, monsieur le président, un passage qui a attiré mon attention à la page 6 du mémoire. M. Long a répondu d'une façon générale, mais voici ce qui est dit dans le passage en question:

[Text]

The League agrees that a minimum level of Canadian participation in the trucking sector should exist.

Has the league given consideration to just what they would consider a good minimum to be?

Mr. Long: In fairness, Mr. Layton, no, we have not picked a threshold point or anything like that.

Mr. Layton: We generally use standards like 50%-plus in mining and we are aiming for 50% in the energy and these kind of things. Is that the sort of order of magnitude or are we already less than 50% in terms of Canadian ownership of the trucking companies?

Mr. Long: I think we are certainly less than 50% right now, and this is one of the factors that could be monitored over time. The legislation does provide for annual reviews and I think in terms of concentration or American encroachment, all of these things can be looked at by Consumer and Corporate Affairs and other groups to make sure these things are not reaching negative proportions.

Mr. Layton: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Long, your brief was very clear and your presentation was very clear. I must say that Mr. Robichaud picked up the area... especially with the Canadian Trucking Association coming behind you, I was most interested in page 6 and your comments on cross-border competition, but that was touched on by both members.

Mr. Long: Could I indulge the committee with just one further point? I know a major issue during these proceedings is certainly the commercial viability of the railroads. I think from our perspective, as I mentioned in the brief, maybe the best assessment of what the revenue loss might be is \$100 million.

In fairness, if this committee would, I think we should look at unbiased opinions, which may mean neither shippers nor the railroads in terms of what the financial future is of the railroads.

I would like to recite to you a statement that I received, put together on January 6, 1987, by a very influential financial group in Toronto, called Bache Securities Inc., and these are the highlights of its report. I will be very quick with this.

The Chairman: You can leave it with the committee... okay, be quick. You can go to different investment counsellors, you know, who are listening—or whatever that ad is, but anyway—

Mr. Long: This is an unexpurgated report.

The Chairman: I have heard of the company.

Mr. Long: First, the purchase of CP shares recommended based on expectation of a major earnings recovery.

Second point. Transportation deregulation will produce better service for shippers as well as more efficient and profitable carriers.

[Translation]

La CITL considère qu'il devrait y avoir un minimum de participation canadienne au secteur du camionnage.

La CITL a-t-elle déterminé ce qu'elle entend au juste par un minimum acceptable?

M. Long: En toute franchise, monsieur Layton, nous n'avons pas fixé de seuil, de minimum ou autre.

M. Layton: Nous adoptons généralement un certain pourcentage comme 50 p. 100, dans les mines, ainsi que dans l'énergie et dans ces autres branches. Est-ce là l'ordre de grandeur auquel vous songez ou êtes-vous déjà descendus en-dessous de ces 50 p. 100 en ce qui concerne la propriété canadienne des entreprises de camionnage?

M. Long: Nous sommes bien en-dessous de 50 p. 100 à l'heure actuelle, et c'est l'un des facteurs que l'on devrait peut-être surveiller. La loi prévoit des révisions annuelles et des questions comme la concentration des capitaux américains ou l'empiètement des entreprises américaines sont des questions que pourrait examiner le ministère de la Consommation et des Corporations et d'autres groupes, afin de ne pas verser dans l'excès.

M. Layton: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Votre mémoire et votre exposé étaient très clairs, monsieur Long, et M. Robichaud a choisi un sujet... En particulier avec l'Association canadienne du camionnage qui va vous succéder, votre observation de la page 6 et vos commentaires sur la concurrence transfrontalière m'ont beaucoup intéressé, mais le sujet a été abordé par les deux députés.

M. Long: Me permettez-vous d'ajouter encore quelque chose? Je sais qu'on va certainement souvent parler, au cours de ces audiences, de la viabilité des lignes ferroviaires. Comme je l'ai mentionné dans le mémoire, nous pensons que la perte de recettes va être de l'ordre de 100 millions de dollars.

Si le Comité y consent, nous devrions, en toute justice, entendre des opinions objectives sur la viabilité financière des lignes ferroviaires, j'entends par là des opinions autres que celles des expéditeurs ou des compagnies ferroviaires.

J'aimerais vous citer une déclaration que m'a faite le 6 janvier 1987 un groupe financier très important de Toronto appelé *Bache Securities Inc* et c'est l'un des points saillants de leur rapport. Je vais être très bref.

Le président: Vous pouvez déposer ce document auprès du Comité... Bon, mais faites rapidement. Vous pouvez poser la question à différents conseillers en placements qui écoutent... Mais quoi que dise cette publicité...

M. Long: Il s'agit d'un rapport intégral.

Le président: J'ai entendu parler de cette société.

M. Long: Premièrement, l'achat d'actions du CP était recommandé en se fondant sur les prévisions d'un important redressement des recettes.

Deuxièmement, la déréglementation des transports amènera de meilleurs services pour les expéditeurs ainsi que des entreprises de transport plus efficaces et plus rentables.

[Texte]

Third point. Confidential contracts will give CP the ability to win back eroding trans-border business.

Fourth point. Canadian railways will have greater leeway to rationalize their rail networks.

Fifth point. CP capital requirements peaked in 1986.

• 1615

Sixth point. Completion of Rogers Pass in 1988 will produce significant operating cost savings.

Finally, CP should achieve a cash surplus position by late 1987.

I would like to add that there are many lines in Ontario that are captive to U.S. railways. They are shipping millions of tonnes of goods, and that traffic, through joint-line rates, will now be open to CP and CN for competition.

The Chairman: Mr. Long, you again were correct. This was a very short commentary on that report.

Mr. Ouellet: May I ask the witness to supply us these lines that are captive to the Americans?

Mr. Long: We do not have it with us, Mr. Ouellet, but I would be glad to provide that to you. They are in the Leamington-Sarnia area: the C&O railway, CNNW.

The Chairman: Send it to the clerk so that all members will get it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Long, it has been suggested to us by the witnesses from the railways, both railways, that there is a difference between captive shippers and captive transportation, whether you talk passenger or goods. Do you people see a distinction between the two?

Mr. Long: No. I think that it has been the railway position at regulatory hearings to ask every witness what their definition is of captive. But I would not make any distinction between the two. I would say there certainly is a lot of captive traffic in this country; there is no question about it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Would you think that a person coming from the Gaspé as a passenger on a train would be a captive shipper in that he or she wants to buy a ticket and does not have the service?

Mr. Long: I would say that is about as captive as you could get, yes.

The Chairman: We have your substantive brief along with your supplementary oral comments and your Bache commentary, which I am sure CP would like to have. Whether they fully agree with it we will find out when we read the stock pages.

So we will now call the next witness, the Canadian Trucking Association. Appearing on its behalf is Mr. Armour, President

[Traduction]

Troisièmement, les contrats confidentiels donneront au CP la possibilité de récupérer le commerce transfrontalier, qui était en perte de vitesse.

Quatrième point. Les chemins de fer canadiens auront davantage de latitude pour moderniser leurs réseaux de lignes.

Cinquième point. Les besoins en capitaux du CP ont atteint un record en 1986.

Sixième point. L'achèvement en 1988 du col Rogers entraînera de grandes économies dans les coûts d'exploitation.

Enfin, le CP devrait avoir un excès de trésorerie à la fin de 1987.

Je voudrais ajouter que de nombreuses lignes de l'Ontario dépendent des chemins de fer américains. Les États-Unis transportent des millions de tonnes de marchandises et le CP et le CN, grâce aux prix de lignes communes, pourront maintenant essayer d'obtenir ce fret.

Le président: Vous aviez raison, monsieur Long, votre commentaire sur ce rapport a été très bref.

M. Ouellet: Puis-je demander au témoin de nous dire quelles lignes dépendent des Américains?

M. Long: Nous n'avons pas ces données sur nous, monsieur Ouellet, mais je serais heureux de vous les fournir. Ces lignes se trouvent dans la région de Leamington-Sarnia: la compagnie ferroviaire C&O, la CNNW.

Le président: Envoyez ces détails au greffier, afin que tous les membres en prennent connaissance.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Long, les témoins des deux compagnies ferroviaires nous ont fait remarquer qu'il existe une différence entre expéditeurs dépendants et transport dépendant, qu'il s'agisse de passagers ou de marchandises. Est-ce que votre association établit une distinction entre les deux?

M. Long: Non. Je crois savoir que lors des audiences sur la réglementation, les représentants des compagnies ferroviaires ont demandé à chaque témoin quelle était sa définition de «dépendant». Mais personnellement je ne ferais pas de distinction entre les deux. Il existe certainement une grande quantité de fret «dépendant» dans ce pays.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Considéreriez-vous qu'une personne de la Gaspésie venue en train doit être considérée comme «dépendante» au sens où elle voudrait acheter un billet, mais le service n'existe pas?

M. Long: Oui, cela me paraît une bonne définition de «dépendant».

Le président: Nous avons donc obtenu votre mémoire et entendu vos commentaires ainsi que vos observations sur le rapport de Bache, que le CP voudra certainement avoir. C'est en lisant la page de la Bourse que nous verrons s'ils sont tout à fait d'accord avec.

Nous allons maintenant inviter le témoin suivant, l'Association canadienne du camionnage, à comparaître. Elle est

[Text]

of G.M. Armour & Sons, Chairman of the Canadian Trucking Association; along with A.K. Maclaren, otherwise known as Ken Maclaren, Vice-President, Government Relations, Canadian Trucking Association; and Mr. Dennis Vincent.

Mr. G.M. Armour (Chairman, Canadian Trucking Association, and President, G.M. Armour & Sons): I would ask Mr. Maclaren to make a brief presentation.

Mr. A.K. Maclaren (Vice-President, Government Relations, Canadian Trucking Association): Thank you, Mr. Chairman, members of the committee. It is a pleasure to appear for the second round. Somebody asked a while ago, why do you keep coming back? You are like a boxer: when he hears the bell, he comes out and he gets flattened every time. But here we are.

I might add, Mr. Chairman, that Mr. Armour is chairman of our board, president of his own company in Moncton, New Brunswick. Mr. Vincent is a senior executive with the Trimac Transportation Company in Calgary and chairman of our national transportation committee. Mr. Tardif is our general manager. I am vice-president, public affairs or relations, or something like that.

We were here when the original *Freedom to Move* position was before committee. Some things we were concerned with were dealt with by the committee. However, the legislation that came out of that exercise did not really incorporate many of our concerns. The rationale behind *Freedom to Move*, as translated into Bill C-19, which is our primary concern, was perhaps best stated by the co-ordinator of the Office of Regulatory Reform approximately one year ago in an address to the CITL, where he said:

There is a major shift from the primary concern being with the carrier to where it really belongs, i.e., the shipper.

He went on to say:

This of course is right in line with the philosophy stated in *Freedom to Move*, transportation being a derived demand of shippers.

• 1620

We cannot disagree with this as a general statement, but we certainly would disagree with it as an absolute, and our concern is that we have an absolute in Bill C-19. There has not been much recognition of the historical background of transportation in this country, and it has never been easy to establish and maintain a viable national transportation system.

Our concern throughout has been that not only did the MOU agreement of 1985 among Ministers write the epithet for the traditional regulatory system, but as it has turned out it seems to have become the tombstone for what has followed. It is carved in granite, behind which the Ministers and bureau-

[Translation]

représentée par M. Armour, président de *G.M. Armour & Sons*, président de l'Association canadienne du camionnage; il est accompagné de A.K. Maclaren, connu sous le nom de Ken Maclaren, vice-président, Relations avec le gouvernement, Association canadienne du camionnage, et de M. Dennis Vincent.

M. G.M. Armour (président, Association canadienne du camionnage et président de *G.M. Armour & Sons*): Je vais demander à M. Maclaren de vous faire un bref exposé.

M. A.K. Maclaren (vice-président, Relations avec le gouvernement, Association canadienne du camionnage): Je vous remercie, monsieur le président et membres du Comité. Nous sommes heureux de comparaître devant vous pour la deuxième fois. On nous a demandé, il y a quelque temps, pourquoi nous revenons, mais c'est que nous avons l'âme d'un boxeur: quand il entend la sonnerie, il monte sur le ring et chaque fois il encaisse des coups. Eh bien, nous voilà.

J'ajouterai, monsieur le président, que M. Armour est président de notre conseil d'administration, président de sa propre société à Moncton, au Nouveau-Brunswick. M. Vincent est associé principal de *Trimac Transportation Company* à Calgary et président de notre Comité des transports nationaux. M. Tardif est notre directeur, et je suis vice-président, Affaires publiques ou relations publiques, ou un titre de ce genre.

Nous avons comparu devant vous pour les audiences sur le rapport *Aller sans entraves*. Certaines des questions qui nous touchaient de près ont été étudiées par le Comité, mais le projet de loi sur lequel ont débouché ces travaux ne tient pas compte d'un grand nombre de questions qui nous tiennent à coeur. C'est le coordinateur du Bureau de la réforme de la réglementation qui, s'adressant il y a environ un an à la CITL, résumait peut-être le mieux ce à quoi visait le rapport *Aller sans entraves* tel qu'il s'est traduit dans le projet de loi C-19, à savoir:

Il y a un glissement marqué de la priorité donnée aux transporteurs à la priorité donnée à qui elle revient de droit, à savoir l'expéditeur.

Et il continue:

Cela bien entendu est dans la droite ligne des principes sous-jacents à *Aller sans entraves*, à savoir que les transports existent parce qu'il y a des expéditeurs.

Nous ne disconvenons certes pas de ce principe général, mais on ne saurait le considérer comme un absolu et ce qui nous préoccupe, c'est que le projet de loi C-19 se fonde sur un principe absolu. On n'a pas beaucoup tenu compte, dans ce pays, de l'histoire des transports et il n'a jamais été aisé de mettre en place et d'entretenir un réseau de transport national viable.

La question qui nous a beaucoup inquiétés tout au long, c'est qu'en 1985 le protocole d'entente entre les ministres a probablement sonné le glas du système traditionnel de réglementation, et qu'il est devenu, semblerait-il, la pierre tombale de ce qui a suivi. Le protocole est maintenant immuable, gravé dans la pierre et les ministres et hauts fonctionnaires peuvent

[Texte]

crats can hide and not change anything, or even consider change.

The concern we have with safety is very genuine and we state, off the record—and Mr. Vincent will touch on this in a few minutes—that our concern over the safety issue is not to delay; it is not a red herring, whatever it has been called by some of our shipper friends; the concern is quite genuine. The information the coalition put forward to you that the statistics on U.S. highway safety show a reduction in safety is not correct. These were U.S. DOT figures and U.S. DOT has a major stake in ensuring that nobody can identify deterioration of safety, because if they ever admitted to it they would have thousands of suits against the U.S. government. They cannot say that.

The statistics are not very clear but we have attached an extract from a study, the ENO Transportation Foundation study. This chapter deals with safety and equipment aging and quotes statistics from the American Insurance Association, which show that there has in fact been a relationship between safety and highway transport deregulation. There is a direct link.

All we are saying is that if we proceed, as this bill proposes, with deregulation, de facto deregulation being complete January 1, 1988—not three years later, because in our view the reverse onus test cannot work, it will not work. We say this with some sadness, because we were the ones who first suggested the idea of the reverse onus test. It will not work.

Our concern with safety and deregulation is that we will repeat the U.S. experience unless we do things slightly differently. By doing things slightly differently, we can do them better. The reverse onus test, we are saying, is quite useless. It will involve brand-new language, it will be appealed to the courts, it will take us nowhere over the three-year period. If we stick with the present system, being the PC&N test as it has evolved, we will have practically the same thing.

Unfortunately I do not believe Transport Canada filed with this committee an analysis they have done on the result of regulatory hearings over the past few years. It is an interesting analysis, because it shows that on average about 90% of applications are granted and about 85% of international applications are granted. We are talking about 3,000 to 4,000 licence applications a year being granted.

The regulatory system we are talking about trying to protect or save for an interim period is not the traditional regulatory system the shippers like to talk about. It has evolved, it has changed. All we are trying to protect for an interim period is the potential for a board to intervene if things go wrong.

[Traduction]

l'invoquer pour s'opposer au changement, voire même pour éviter de l'envisager.

Nous avons également de vraies craintes pour la sécurité et nous voudrions ajouter, entre nous soit dit—M. Vincent va aborder la question dans quelques minutes—que ces craintes pour la sécurité sont véritables, que nous ne nous en servons pas comme manœuvre de diversion, comme certains de nos amis nous l'ont reproché, ni pour retarder les choses. L'information que vous a fait parvenir la Coalition, d'après laquelle les statistiques montrent qu'il y a détérioration de la sécurité sur les autoroutes des États-Unis est inexacte: c'était là les chiffres du ministère des Transports des États-Unis et celui-ci a tout intérêt à nier toute détérioration de la sécurité, car s'il le reconnaissait, il y aurait des milliers de procès contre le gouvernement des États-Unis. Le ministère des Transports ne peut se permettre de dire cela.

Les statistiques ne sont pas très claires, mais nous avons mis en annexe un extrait d'une étude de la *ENO Transportation Foundation*. Ce chapitre traite de la sécurité et du vieillissement du matériel et cite des statistiques de la *American Insurance Association*, d'après lesquelles il existe en fait une relation entre sécurité et déréglementation et transport routier. Il existe un lien direct.

Nous soutenons simplement que si la déréglementation se fait conformément au projet de loi, soit une déréglementation de facto qui serait terminée au 1^{er} janvier 1988—et non trois ans plus tard, parce qu'à notre avis le déplacement du fardeau de la preuve s'avérera inacceptable, cela ne marchera pas. Ce n'est pas sans tristesse que nous avançons cela, car nous avons été parmi les premiers à préconiser cette idée, mais elle est malheureusement impossible à exécuter.

Ce que nous craignons à propos de la sécurité et de la déréglementation, c'est de répéter l'expérience des États-Unis à moins que nous ne décidions de procéder de manière légèrement différente. En changeant certaines choses, nous pouvons faire mieux. Le déplacement du fardeau de la preuve, nous l'avons dit, est tout à fait inutile. Il faudra créer à cet effet une nouvelle langue, on interjettera appel devant les tribunaux, on n'aboutira à rien pendant la période de trois ans. Si nous nous en tenons au système actuel, soit le test PCN comme il est à l'heure actuelle, nous arriverons pratiquement au même résultat.

Je crains malheureusement que Transports Canada n'ait pas déposé devant ce Comité une analyse qu'elle a faite sur les résultats des audiences de réglementation des dernières années. C'est un document intéressant car il montre qu'en moyenne 90 p. 100 environ des demandes sont octroyées, ainsi qu'environ 85 p. 100 des demandes internationales. Il s'agit donc ici de 3,000 à 4,000 demandes de licences qui sont accordées chaque année.

Le système de réglementation que nous essayons de protéger ou de sauver pendant une période transitoire n'est pas le système de réglementation traditionnel dont aiment parler les expéditeurs. Il a évolué, et s'est modifié. Tout ce que nous essayons de protéger pour une période transitoire, c'est qu'un Office puisse intervenir si les choses vont de travers.

[Text]

The Minister of Transport said before this committee when he was here, as Mr. Kilgour has said in Parliament, and he has told us quite often that the situation will be monitored and if anything goes wrong they will be prepared to step in. I challenge you gentlemen to take a look at Bill C-19 and see where the power to step in is.

Just going through the coalition submission before you the other day, even they said:

The Coalition of Concerned Shippers acknowledges the need to monitor price competition in the industry, meaning trucking, during the next few years and design policies to safeguard against any disruptive effects should they appear.

Well, that is fine. There is no mechanism to step in once we open the flood gates and there is no recourse; there is no mechanism until what the shippers say, and what the Minister says on this score, is quite meaningless. There is no mechanism for re-entering. This is where we suggest to you that the California experience is relevant.

California was one of about five states to follow the ICC into deregulation. The rest of the U.S. states still regulate in the traditional way, some of them even tighter than they did before. You cannot get general operating authority in New York State. A Canadian trucker can get operating authority from Toronto to New York City, but heaven help him if he wants to pick up and drop freight in Buffalo, Syracuse, Albany and New York City, to and from New York. He cannot get the authority. The Americans have not totally deregulated. They have protected small-town America by retaining state regulation.

• 1625

Our concern is that if the safety regime is delayed, is not complete, is going to take the best part of two years to bring in, and we effectively have total deregulation by January 1, 1988, there is nothing that will stand in the way of whatever may happen. That is the reason why we say to leave the existing relatively open system there for an interim period.

In our main submission, we said it requires minor surgery to the bill to achieve that. About three subclauses would have to be taken out and one date would have to be altered. We would have a retention of the potential for boards to intervene. We would be quite happy if provincial Ministers gave a commitment to the federal Minister that they would instruct their boards to act in the spirit of the MOU for the interim period.

There still would be potential to intervene for the next two or three years, until the safety regime is up, running and in place. It is what we want. It is important. Otherwise, we will

[Translation]

Le ministre des Transports, lors de sa comparution devant ce Comité ainsi que M. Kilgour, au Parlement, ont dit tous deux qu'on surveillerait la situation et qu'on se tiendrait prêt à intervenir en cas d'anicroches. Je vous mets au défi, messieurs, de trouver dans le projet de loi C-19 qui a le pouvoir d'intervenir.

Pour revenir au mémoire que nous a présenté la Coalition l'autre jour, elle-même a déclaré:

La *Coalition of Concerned Shippers* reconnaît la nécessité de surveiller la concurrence des prix dans l'industrie, à savoir le camionnage, au cours des prochaines années et de mettre en place des mesures de sauvegarde contre tout élément de perturbation qui pourrait se présenter, le cas échéant.

C'est bien joli, mais il n'existe pas de mécanisme d'intervention une fois ouvertes les vannes, ni de recours; il n'existe pas de mécanisme jusqu'à ce que disent les expéditeurs ainsi que le ministre sur ce point ne soit tout à fait faux. On n'a pas prévu de possibilité de renversement de la situation. C'est sur ce point que nous voudrions vous signaler que l'expérience de la Californie est pertinente.

La Californie est l'un des cinq États à suivre le ICC (*Interstate Commerce Commission*) dans la déréglementation. Les autres États des États-Unis réglementent encore de la façon traditionnelle, certains d'entre eux ayant même renforcé cette réglementation. Il n'y a pas d'autorité générale de réglementation dans l'État de New York. Un camionneur canadien peut obtenir une autorisation d'exploitation de Toronto à New York, mais il doit renoncer sans espoir à charger et décharger les marchandises à Buffalo, Syracuse, Albanie et New York City, sur son aller et retour à New York. Les Américains n'ont pas entièrement déréglementé, ils ont protégé l'Amérique des petites agglomérations en maintenant la réglementation d'Etat.

Ce que nous craignons, c'est que si le régime de sécurité est retardé, s'il n'est pas complet, s'il va falloir la plus grande partie de deux ans pour l'introduire et si nous avons effectivement une déréglementation totale d'ici le 1^{er} janvier 1988, il n'y aura rien qui pourra faire obstacle à ce qui risque de se produire. C'est la raison pour laquelle nous demandons de conserver le système actuel relativement ouvert pendant une période transitoire.

Dans notre mémoire principal, nous disions que pour parvenir à cela, il suffisait de quelques changements mineurs au projet de loi. Il faudrait éliminer environ trois paragraphes et modifier une date. Nous conserverions la possibilité d'une intervention des offices. Nous serions tout à fait satisfaits si les ministres des provinces s'engageaient auprès du ministre fédéral à instruire leurs offices à agir, pendant la période transitoire, dans l'esprit du protocole d'entente.

Il y aurait encore possibilité d'intervention au cours des deux ou trois prochaines années, jusqu'à ce que le régime de sécurité soit mis en place et fonctionne effectivement. C'est important, c'est ce à quoi nous tenons. A défaut, nous répéterons l'expé-

[Texte]

repeat the U.S. experience and it will be catch-up ball. That is the concern.

The specific request of CTA—I have touched on the main one—is to delay the reverse onus test or forget about reverse onus. We could even get to the fitness test the shippers want faster. For what it is worth, the reverse onus test is there until 1991. We are saying to go to your fitness test as soon as the safety regime is substantially in place. It might be a year and a half; it could be two years. In the meantime, you have a system which is pretty wide open.

The regulatory world which we knew has changed. The Canadian trucking industry has concerns about it, but we do not have a monolithic view. It has been indicated on several occasions that CTA represents only very large truckers. That is not true. Two-thirds of our board represent family-owned companies. Six of seven members of our executive committee represent small family-owned trucking companies. There are some big national trucking companies on the CTA board. We are a federation of provincial associations which represent between 2,000 and 3,000 trucking companies. We do not represent the interest of just the large trucker, as has been claimed in some quarters.

The practical point is that the smaller trucker is going to have one set of problems with deregulation. The larger trucker, depending on whether he is international or transcontinental, will have another set of problems. If he goes head to head with the railways, secret contract rates, knocking each other over the head, we are likely to be squeezed out of long-haul commodity traffic, our very largest truckers who traverse the continent. It is another aspect.

On research, I would like to touch on a couple of aspects. You have been given particular research reports which indicate everything will be well. The trucking industry has been substantially deregulated. We will hardly notice when the final change comes. To a point, it is true. We do not deny that. All along, we have been saying that the trucking industry is pretty efficient and has become efficient in the last seven or eight years. There has been a 50% increase in the number of truckers since 1978 to the present time.

The shipper coalition, CITL and CMA like to talk about the \$3 billion worth of business and the thousands of companies they represent. That is important, but I challenge them to name one industry they represent that has had a 50% increase in the number of participants. It is what a regulated industry in the modern context really amounts to.

[Traduction]

rience américaine et nous devons mettre les bouchées doubles pour nous rattraper. C'est ce que nous craignons.

La demande spécifique de l'Association canadienne du camionnage—j'ai effleuré sa revendication principale—est de retarder ou d'éliminer complètement le renversement du fardeau de la preuve. Nous pourrions même aller jusqu'au critère d'aptitude à l'entrée que les transporteurs veulent hâter. Quoi qu'il vaille, le renversement du fardeau de la preuve s'appliquera jusqu'en 1991. Nous recommandons d'utiliser le critère d'aptitude à l'entrée sitôt que le régime de sécurité est en place pour l'essentiel. Cela durera un an et demi, peut-être deux ans, mais entre temps, vous aurez un système qui est relativement ouvert.

Le monde de la réglementation que nous avons connu a changé et le secteur du camionnage a des appréhensions, certes, mais nous n'avons pas d'idée fixe. On a dit à plusieurs reprises que l'Association canadienne du camionnage ne représente que les très grandes sociétés de camionnage. C'est inexact: deux tiers des membres de notre Conseil d'administration représentent des sociétés familiales. Six ou sept membres de notre comité exécutif représentent des petites sociétés de camionnage qui sont la propriété d'une famille. Certaines grandes sociétés nationales de camionnage sont représentées au Conseil d'administration de l'Association. Nous sommes une fédération d'associations provinciales qui représente entre 2,000 et 3,000 sociétés de camionnage et nous ne représentons pas que les intérêts des grosses sociétés, comme certains l'ont dit.

La difficulté pratique, c'est que le petit camionneur va se trouver confronté, avec la déréglementation, à toute une série de problèmes. La grande société de camionnage, selon qu'elle est internationale ou trans-continentale, connaîtra d'autres problèmes. Si elle entre en concurrence féroce avec les compagnies ferroviaires, avec les tarifs secrets, les méthodes où tout est permis, nous risquons d'être éliminés du transport des marchandises sur long parcours, nos sociétés de camionnage les plus importantes qui traversent le continent. C'est un autre aspect du problème.

Je voudrais aborder d'autres questions touchant à la recherche. On vous a remis des rapports d'après lesquels tous les espoirs sont permis. L'industrie du camionnage a été considérablement déréglementée, et quand arriveront les derniers changements, c'est à peine si nous nous en apercevrons. C'est vrai jusqu'à un certain point, nous ne le nions pas. Nous avons toujours dit que l'industrie du camionnage était relativement efficace et l'est devenue dans les sept ou huit dernières années. Depuis 1978, il y a eu une augmentation de 50 p. 100 du nombre de sociétés de camionnage.

La Coalition des expéditeurs, la Ligue canadienne du trafic industriel et l'AMC aiment évoquer les trois milliards de dollars d'affaires qu'ils représentent ainsi que les milliers de sociétés. C'est important, certes, mais je les mets au défi de nommer une industrie qu'ils représentent qui a connu une augmentation de 50 p. 100 du nombre des participants. C'est pourtant ce que représente un secteur réglementé dans le contexte moderne.

[Text]

The level of competition in trucking is fierce. Of the so-called savings to which the shipper coalitions referred, we had some very convoluted figures. CMA said there was a \$13 billion saving. I do not know what time period could be expected from deregulation. The coalition referred to a Maritime study. They said, for every \$5,000 of extra cost in transportation, we lose a job. For every \$1 increase in transportation cost, \$5 in manufacturing is true. That may be true on a regional basis.

If shipping costs are too high, a Maritime manufacturer will lose a job because he will not be able to compete, be it in forest products or underwear. It does not mean a job lost to Canada. It means somebody else will be providing that facility in central Canada or elsewhere. Increasingly, that somebody else will be an American manufacturer because of what is happening.

When the shipper coalition married the Maritime study of \$5,000 representing a loss of a job to the CMA \$13 billion, they ended up with a figure of 2 million jobs hung on deregulation. It was discouraging until we did a little mathematics to find out that the regulatory system has prevented this country from generating two million jobs, but I do not think it quite hangs true. The two railways last year lost over \$100 million. The total profit of the Canadian for-hire trucking industry in 1985 was \$350 million before tax, and probably not much more in 1986. This is before tax. The operating ratio on average of the larger truckers in Canada last year before tax was 98.7, for a 1.38% before-tax profit margin.

• 1630

Mr. Chairman, I do not know where this \$13 billion CMA thinks they are going to find or where the 2 million jobs are going to come from... off the backs of the transportation system. It is ridiculous. We would ask the committee to look realistically at these issues.

Two studies have been done but have not been put before you; maybe they have been too current. One by the Conference Board of Canada is a very excellent study which I commend to members of this committee because of the background information in it on the Canadian transportation system, how it developed and what the realities are. It is a study that is basically pro-deregulation. It takes seven Canadian major manufacturers shipping into the States, showing how U.S. deregulation has helped them. Not one of those examples refers to problems with the Canadian transportation system.

The second study is a second cubicle study done for the Ontario Ministry of Transport on cross-border trends between Ontario and the U.S. in trucking. This study is very interest-

[Translation]

La concurrence dans le camionnage est particulièrement acharnée. Nous avons eu des chiffres très fantaisistes sur les soi-disant économies dont parlaient les coalitions d'expéditeurs. L'AMC a parlé d'une économie de 13 milliards de dollars. Je ne sais pas sur quelle période de déréglementation ce calcul s'appliquait. La Coalition se référait à une étude des Maritimes, dans laquelle il était dit que pour chaque 5,000\$ de coûts supplémentaires de transport, nous perdons un emploi. Pour chaque augmentation d'un dollar en frais de transport, on a une augmentation de cinq dollars de coûts de production. C'est peut-être vrai pour une région donnée.

Si les coûts d'expédition sont trop élevés, le fabricant des Maritimes perdra un emploi parce qu'il ne sera pas en mesure de faire concurrence qu'il s'agisse de produits forestiers ou de linge de corps. Ce n'est pas un emploi perdu pour le Canada, cela signifie que quelqu'un d'autre devra assurer ce service dans le centre du pays, dans les provinces du Centre ou ailleurs. De plus en plus, c'est un fabricant américain qui se charge de cela, en raison de l'évolution de la situation.

Lorsque la Coalition des expéditeurs a rapproché l'étude des Maritimes, dans laquelle il était dit que 5,000\$ représentaient la perte d'un emploi, des 13 milliards de dollars avancés par l'AMC, ils sont parvenus au chiffre de 2 millions d'emplois qui dépendaient de la déréglementation. C'était assez décourageant jusqu'à ce que certains calculs nous montrent que la réglementation avait empêché la création de deux millions d'emplois au pays, mais je ne crois pas que ce soit tout à fait vrai. L'an dernier, les deux sociétés de chemin de fer ont perdu plus de 100 millions de dollars. Les bénéfices totaux de l'industrie du transport à titre onéreux atteignaient 350 millions de dollars avant impôt en 1985, et probablement pas beaucoup plus en 1986. C'est le montant avant impôt. Le coefficient d'exploitation moyen des compagnies de camionnage les plus importantes au Canada était de 98.7 l'an dernier avant impôt, ce qui donne une marge bénéficiaire de 1.38 p. 100.

Monsieur le président, je ne sais pas où l'AMC va trouver ces 13 milliards de dollars dont elle parle ou d'où viendront ces 2 millions d'emplois... sur le dos du réseau de transport. C'est ridicule. Nous demanderions au Comité de se pencher sur ces questions de façon réaliste.

Il existe deux études qui ne vous ont pas été soumises, elles sont peut-être trop récentes. Premièrement, le *Conference Board of Canada* a effectué une excellente étude dont je recommande la lecture aux membres du Comité à cause de la mine de renseignements qu'elle contient sur l'évolution et la situation actuelle du réseau de transport canadien. Cette étude est fondamentalement favorable à la déréglementation. Elle montre comment sept grands fabricants canadiens expédiant aux États-Unis ont bénéficié de la déréglementation dans ce pays. On n'aborde les problèmes du réseau de transport canadien pour aucun de ces exemples.

Deuxièmement, le ministère des Transports ontarien a parrainé une deuxième étude sur les tendances transfrontalières entre l'Ontario et les États-Unis pour ce qui est du

[Texte]

ing; it goes quite a bit further and says some different things compared with the cubicle study that was put before you. It shows, first of all, that U.S. LTL carriers . . . this is the part of the industry subject to concentration. Attached to our brief is a chapter from a U.S. study that spells out why this is happening. It is the biggest part of the U.S. general trucking industry. It is consolidating very rapidly.

On the other hand, the truckload end of the industry is where there are thousands of new entrants, all with a down payment or a truck, who can get into business. This end is expanding. It is where the hyper-competition comes.

When the LTL enter the industry, the U.S. truckers are taking over cross-border . . . The Canadian advantage has gone, and the Canadian advantage was largely in truckload, moving commodity movements. This study also shows that in real terms since 1979, there has been nearly a one-third decrease in real transportation costs by truck.

The world is changing. The Canadian shipper is not blocked from the American market because of what is left of the Canadian regulatory system.

Mr. Chairman, I have touched on our main concern, which is to do it slightly differently because of the safety implication.

Our second point is we have a major concern about competing with the Americans without an even playing field. They have gone through tax reform. The U.S. trucking industry was given very significant benefits at the time of deregulation and again with U.S. tax reform. A U.S. trucker can write off a heavy-duty truck in less than half the time we can for tax purposes.

We are having a study done by Price Waterhouse. It is not available in final form yet. It shows a significant difference in the tax treatment. We would like this potential to intervene to be there for a little while longer until we can get closer to tax reform here, in case our worst fears about American takeover happen.

We believe something should be done to put predatory language in Bill C-19. We reject totally the position of Consumer and Corporate Affairs and their highly selective studies. When you are a prosecutor, it is fine to go out and get yourself a consultant who will tell you exactly what you want to hear. When you are trying to develop policy, it is a little bit different.

We are very concerned, and you will see a legal opinion from our solicitors as an appendix to our brief that spells out why paragraph 34(1)(c) is completely useless in terms of offering any protection.

We have also added language we would like to put in there. We have tried to discuss with Transport Canada officials what appropriate language would be, and we just could not get anywhere in the past. So this language is the best we can come up for now.

[Traduction]

camionnage. C'est une étude fort intéressante qui va plus loin que l'étude qui vous a été soumise. Elle montre, tout d'abord, que les transporteurs américains de charges partielles . . . c'est le secteur de l'industrie où il y a de la concentration. Nous avons annexé à notre mémoire le chapitre d'une étude américaine qui en explique la raison. C'est le secteur le plus important de l'industrie du camionnage aux Etats-Unis. Il connaît une intégration rapide.

D'autre part, il y a des milliers de nouveaux arrivants dans le secteur des charges complètes, il suffit d'avoir un camion ou de faire un versement initial pour entrer en affaires. Ce secteur prend de l'expansion. C'est celui qui connaît la concurrence excessive.

Pour ce qui est des CP, les camionneurs américains assument le transport transfrontalier . . . L'avantage pour les Canadiens a disparu, et il visait surtout le transport des marchandises par CC. L'étude montre également que depuis 1979, le coût réel de transport par camion a diminué de presque un tiers.

Le monde évolue. Le marché américain n'est plus interdit à l'expéditeur canadien par la réglementation canadienne.

Monsieur le président, j'ai abordé notre principale préoccupation, notamment procéder différemment par souci de sécurité.

Nous sommes également soucieux de faire concurrence aux Américains sans qu'il y ait réciprocité. Il y a eu une réforme de la fiscalité dans ce pays. L'industrie du camionnage américaine a reçu d'importants avantages au moment de la déréglementation et à nouveau lors de la réforme. Un camionneur américain peut amortir un poids lourd deux fois plus rapidement que nous en vertu du régime fiscal.

Nous parrainons une étude effectuée par la *Price Waterhouse*. Elle n'est pas encore terminée. Elle montre des différences importantes entre les deux régimes fiscaux. Nous voudrions pouvoir intervenir pendant un peu de temps encore afin de nous rapprocher de la réforme fiscale ici pour éviter les prises de contrôle américaines.

Nous sommes d'avis que le projet de loi C-19 devrait mentionner ces pratiques rapaces. Nous rejetons tout à fait la position du ministère de la Consommation et des Corporations et ses études hautement sélectives. Lorsque l'on tente des poursuites, on peut très bien se trouver un expert-conseils qui dise exactement ce que l'on veut entendre. Mais lorsque l'on élabore une politique, c'est différent.

Nous sommes très préoccupés, et vous trouverez en annexe à notre mémoire un avis juridique de nos avocats qui explique pourquoi le paragraphe 34.(1)c) n'offre en fait aucune protection.

Nous proposons également un libellé. Nous avons tenté d'en discuter avec des représentants de Transports Canada, mais cela n'a jamais rien donné. C'est donc le meilleur que nous ayons trouvé jusqu'à maintenant.

[Text]

We would like to see something done over the compensation issue. Truckers have lost or are going to lose the value of operating authority, which was a tangible asset. It was a tangible asset when you went to your bank to borrow and, for the family company, it was an asset when you wanted to get out after pouring back your retained earnings after a lifetime of work; it was something you could sell.

We have had a complete runaround; well, runaround is not the word for the Department of Finance. They just said "nyet" because of financial concerns and deficit. One can understand it, but it is too bad if we have reached the stage where deficit reduction means you can expropriate without compensation.

Transport Canada, on the other hand, is prepared to talk about it, but we are getting nowhere. It is a very difficult area in which to come up with a formula. This is part of the problem. I do not know whether this committee could make any recommendation on this score or not.

• 1635

I have a few more comments on the aspects of C-18. Frankly, we are very confused with the intent of clause 47 on the arbitration process. We understood that the arbitration process was to apply strictly to rail and that there was an exempting clause which took most other modes out from the arbitration process. But in the original version of the bill, for-hire trucking was not taken out along with virtually every other mode. We raised this issue in the discussion of *Freedom to Move*, so they amended clause 47 and included for-hire trucking under part IV of Bill C-18, which is the reserve part in case Ottawa ever takes back its jurisdiction.

However, at the present time, no truckers are under rate arbitration. We do not have to haul anybody's freight under deregulation; we can just walk away. So there is no point to it at all, and clarification on this is important.

The key issue for us is subclause 144.(5) of Bill C-18. The two railways have said that this is atrocious, unacceptable and unfair to them and to a point, we can understand their concern. But we do not think they understand what we are trying to do. The MacPherson commission said that intermodal transport is important and because the railway is both the carrier and the competitor, it is equally important to have rates that are fair. Therefore, they prescribed language to include subsection 265.(8) of the old National Transportation Act, which states that the railways must offer fair rates to truckers in comparison to their subsidiary trucking companies, but they left out trailers owned directly by the railway.

In the last two or three years, the railway, particularly the CNR, has been spot pricing trailer movements which went door to door at a lower rate than the ramp-to-ramp rate that they would offer to a for-hire trucker. So they are cross-subsidizing that kind of rate. Now, if the trucker is going to be driven out of long-haul, over-the-road competition by the railways, as we suspect is bound to happen since we will be

[Translation]

Nous voudrions aussi que quelque chose soit fait au sujet de l'indemnisation. Les camionneurs ont perdu et vont perdre le pouvoir quant à l'exploitation, un atout concret. C'était quelque chose de concret lorsque l'on allait emprunter à sa banque ou, pour la compagnie familiale, lorsque l'on voulait se retirer après avoir investi les économies d'une vie. C'était quelque chose à vendre.

Tout le monde s'est défilé, bien que le ministère des Finances ne serait pas d'accord avec ce terme. Il a simplement refusé net à cause du déficit. On peut comprendre, mais il serait malheureux que l'on en soit rendu au point où la réduction du déficit justifie l'expropriation sans indemnisation.

Par ailleurs, Transports Canada est disposé à en discuter mais nous n'avancions pas. Il est très difficile de trouver une formule dans ce domaine. C'est un aspect du problème. J'ignore si le Comité pourrait faire une recommandation à ce sujet.

J'ai quelques autres observations à faire au sujet du projet de loi C-18. Franchement, nous ne comprenons pas l'intention de l'article 47 sur le processus d'arbitrage. Nous avons compris qu'il ne devait s'appliquer qu'au transport ferroviaire et que la plupart des autres modes de transport seraient exemptés. Mais selon la version originale du projet de loi, le camionnage à titre onéreux n'a pas été exempté comme presque tous les autres modes. Nous l'avons signalé lors des délibérations sur *Aller sans entraves*, l'article 47 a donc été modifié et le camionnage à titre onéreux a été inclus à la partie IV du projet de loi C-18, la partie qui doit s'appliquer si Ottawa récupère sa compétence.

Toutefois, à l'heure actuelle, aucun camionneur ne fait l'objet de processus d'arbitrage. Nous ne sommes pas obligés de transporter les marchandises de qui que ce soit en vertu de la déréglementation, nous pouvons nous en laver les mains. Cela ne sert donc à rien, et il faut éclaircir les choses.

Pour nous, l'aspect clé est le paragraphe 144(5) du projet de loi C-18. Les deux sociétés de chemin de fer ont déclaré que c'était un article atroce, inacceptable et injuste pour elles et nous pouvons les comprendre jusqu'à un certain point. Mais nous ne pensons pas qu'elles comprennent ce que nous tentons de faire. La Commission MacPherson a déclaré que le transport intermodal était important et qu'il fallait également que les tarifs soient justes étant donné que les sociétés de chemin de fer sont tout autant transporteurs que concurrents. Par conséquent, le projet de loi conserve l'alinéa 265(8) de l'ancienne Loi nationale sur les transports, stipulant que toute compagnie de chemin de fer doit demander aux camionneurs des prix non supérieurs à ceux qu'elle offre à ses filiales, mais il ne parle pas des remorques que possède la société.

Au cours des deux ou trois dernières années, les sociétés de chemin de fer, surtout le CN, ont offert aux remorques des tarifs de livraison de porte à porte inférieurs aux tarifs offerts entre les quais de chargement aux camionneurs à titre onéreux. Il y a donc interfinancement. Si le camionneur se fait évincer du transport sur de longs parcours par la concurrence des

[Texte]

squeezed out of the commodity back haul over long-distance trucking with competition between the railways, intermodal competition becomes more important.

We think the language we proposed which was included in C-18 is slightly flawed and does not quite meet with what we really intended. We were not saying that if a railway moved 100 containers between Toronto and Moncton on a scheduled, regular basis, it should not get a better rate on container than a trucker moving 5 containers sporadically and at the last minute delivering them to the pig yard.

What we meant was that when you do have an equal volume between two points, the ramp-to-ramp rate that the railway offers its own trucks should be pretty much the same as the rate it would give to a forwarder or a trucker. Now, we will file slightly revised language with the committee because we do not think the wording we proposed the first time quite caught the concept of "under equal terms and conditions". If the railways have efficiencies by volume, they should certainly enjoy a better rate and that was not a concern.

With regard to eastern transportation, if paragraph 18.(3)(f), which deals with compensation for imposed public duty, and clause 178, which deals with branch lines, hold and if they had application to the Newfoundland Railway, virtually every trucker in the Maritimes that serves Newfoundland is in real trouble. We do not know that this is the intent, but we would be driven right out of that market if TerraTransport simply had its annual subsidy picked up by the federal government.

I mean, that is a losers game for the federal government, the taxpayer and the trucking industry. We also remind the committee that if that happens, the Newfoundland fishery will suffer because if TerraTransport handles one fish stick going into the U.S. market, the Newfoundland fishery has had it and the Americans will be on them very quickly. So we are concerned about what paragraph 18.(3)(f) and subclause 18.(178) mean with regard to the Newfoundland Railway.

In conclusion, the industry has no choice but to accept deregulation. The only question we are really dealing with is how fast the transition will take. Where we have made a suggestion for a slight change in approach, the transition will not be easy. Many segments of the trucking industry are in trouble, and commodity carriers on the Prairies are also in dire straits right now because of existing deregulation of commodity traffic, the open border and the general depression in commodity traffic.

We would certainly like to have an opportunity to come back after the committee has travelled to discuss some of your conclusions, if that is feasible. We understand a few other groups have asked for that privilege. I thank you very much, and I would ask Mr. Vincent—if you could bear with us for just a couple of more minutes—to deal with a summary of our detailed concerns on safety.

[Traduction]

chemins de fer, comme cela se produira certainement, la concurrence intermodale devient encore plus importante.

Nous croyons que le libellé que nous avons proposé et qui se retrouve dans le projet de loi C-18 comporte des lacunes et ne répond pas vraiment à notre intention. Nous ne disions pas que si une société de chemin de fer transporte de façon régulière 100 conteneurs entre Toronto et Moncton, elle ne devrait pas obtenir un meilleur prix qu'un camionneur transportant cinq conteneurs de temps à autre et les livrant à la dernière minute au terminal.

Nous voulions dire que lorsque le volume est le même entre deux points, le tarif entre les quais de chargement que la société de chemin de fer offre à ses propres camions devrait être le même que celui offert à un expéditeur ou à un camionneur. Nous proposerons un libellé légèrement différent au Comité parce que le premier n'a pas vraiment rendu le concept de «dans des conditions égales». Si la société de chemin de fer réalise des économies d'échelle, elle devrait certainement profiter de meilleurs prix, et ce n'était pas là notre intention.

Pour ce qui est du transport dans l'Est, si l'on conserve le paragraphe 18(3)(f), portant sur l'indemnisation pour devoir public, et l'article 178, portant sur les embranchements, et s'ils s'appliquent au chemin de fer de Terre-Neuve, presque tous les camionneurs des Maritimes desservant Terre-Neuve connaîtront de réelles difficultés. Nous ne savons pas si telle est l'intention, mais nous serions évincés de ce marché si le gouvernement fédéral assumait simplement la subvention annuelle de TerraTransport.

Je crois que le gouvernement fédéral, le contribuable et l'industrie du camionnage ne peuvent qu'y perdre. De plus, les pêcheries de Terre-Neuve en souffriront si jamais TerraTransport transporte un bâton de poisson vers le marché américain. Nous voudrions donc savoir ce que signifient le paragraphe 18(3)(f) et l'article 18(178) au sujet des chemins de fer de Terre-Neuve.

En conclusion, l'industrie n'a pas le choix d'accepter ou non la déréglementation. En fait, il nous reste à en déterminer le rythme. Là où nous suggérons une démarche légèrement différente, la transition ne sera pas facile. Bien des secteurs de l'industrie du camionnage sont en difficulté et les transporteurs de marchandises des Prairies sont déjà dans une situation précaire à cause de la déréglementation du trafic des marchandises, de l'ouverture de la frontière et d'un ralentissement général dans le secteur.

Nous aimerions beaucoup avoir l'occasion de revenir après les déplacements du Comité afin de discuter de vos conclusions, si possible. Nous comprenons que d'autres groupes ont également demandé cette faveur. Je vous remercie beaucoup et je demanderais à M. Vincent—avec votre indulgence—de vous donner un résumé de nos préoccupations relatives à la sécurité.

[Text]

[Translation]

• 1640

Mr. Dennis Vincent (Director of Regulatory Affairs, TriMac Transportation Systems, Calgary, Alberta, Second Vice-President, Canadian Trucking Association): Mr. Chairman, there are three core issues in the National Safety Code. They are equipment safety on the highways, operated by truckers, commercial vehicles over 4,500 kg.; the hours of service that drivers are permitted to operate are to be controlled; and the enforcement of safety regulations across Canada.

The situation we face in Canada is that Bill C-19 or the federal government does not, in my view, have the power to regulate safety in Canada. That power rests with the provinces, especially when you turn to commercial vehicles. So the core to putting together a National Safety Code or national safety standards rests with the commitment to the provinces to follow through and put together a code with the core elements I have just mentioned.

The difficulty with the provinces you have heard is funds. They are saying they do not have enough money. I have heard that stated before, which is usual, but also the issue is agreement. The provinces seem to be treating safety in rather a unique manner by province. That is natural, because each of the provinces have their own constituents.

We are concerned that we are going to end up with a balkanization of safety across Canada. If that happens, the trucking industry is going to be in big trouble. Not only are we going to have 12 different safety codes, or have that potential, but in addition we are going to have a real problem with reciprocity in the United States. We cannot be seen to be trying to sign a reciprocal agreement with the United States between 12 provinces and the federal U.S. government. It has to be government to government.

If our regulations are not compatible with the United States, we are going to be caught between the two countries at the border. The industry cannot be caught with not having a uniform code across Canada. We have laid out in the attachments to our submission the issues, the importance of those issues, the concerns we have and some comments. And I have just very, very briefly covered those points, and I am going to leave it at that for now, because if I go any further it will be too detailed. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Vincent, thank you very much, and Mr. MacLaren, thank you for your very substantive comments to supplement the written briefs, volume 1 and volume 2. I am not going to say anything at the moment. I will throw it open to questions, but we are going to run into a problem and obviously we are going to have to have you back. If there will be members here after the vote . . . There are two votes. Mr. Benjamin nods, but frankly, I think in view of the day and in view of two votes, to be fair to the witnesses, rather than them hanging around for an hour—and it will be an hour; let us not kid ourselves—it would be better to have them back in a proper time frame as first witness. The clerk and I can arrange the time in that week of the March 23 to do it.

I think that would be a preferable way.

M. Dennis Vincent (directeur de la réglementation, TriMac Transportation Systems, Calgary, Alberta, deuxième vice-président, Association canadienne du camionnage): Monsieur le président, le Code national de sécurité comporte trois aspects principaux. Premièrement, la sécurité du matériel roulant utilisé par les camionneurs, les véhicules commerciaux pesant plus de 4,500 kilos; deuxièmement, il faut contrôler les heures de service des chauffeurs; troisièmement, il faut appliquer des règlements de sécurité à travers le Canada.

Au Canada, le projet de loi C-19 ou le gouvernement fédéral n'ont pas à mon avis le pouvoir de réglementer la sécurité au Canada. Ce pouvoir incombe aux provinces, surtout en ce qui a trait aux véhicules commerciaux. Par conséquent, l'adoption d'un code ou de normes de sécurité nationales exige que les provinces s'engagent à rédiger un code incluant les trois éléments que je viens de mentionner.

Vous avez entendu que les difficultés des provinces étaient d'ordre financier. Elles disent qu'elles n'ont simplement pas cet argent. Je l'ai déjà entendu, mais il faut aussi qu'il y ait un accord. Il semble que la sécurité soit abordée différemment dans chaque province. C'est naturel, parce que leur population diffère également.

Nous craignons d'en arriver à une balkanisation de la sécurité au Canada. Si cela se produisait, l'industrie du camionnage aurait de grandes difficultés. Non seulement nous aurons ou risquons d'avoir 12 codes de sécurité différents, mais la réciprocité avec les États-Unis posera de réelles difficultés. Nous ne pouvons pas tenter de signer une entente de réciprocité avec ce pays entré 12 provinces et le gouvernement fédéral américain. Il faut traiter de gouvernement à gouvernement.

Si nos règlements ne sont pas compatibles avec les règlements américains, nous serons pris entre les deux pays à la frontière. L'industrie ne peut pas s'en sortir sans un code uniforme dans tout le Canada. Nous expliquons dans les annexes à notre mémoire les problèmes, nos préoccupations et nous faisons des observations. J'ai abordé très succinctement ces éléments, car les détails en seraient trop longs. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Vincent, merci beaucoup, et monsieur MacLaren, je vous remercie de nous avoir présenté un exposé très complet en plus des deux volumes de votre mémoire. Je ne dirai rien pour l'instant. Je passe aux questions, mais il faudra de toute évidence vous réinviter. S'il reste des membres après le vote . . . Il y a deux votes. M. Benjamin acquiesce, mais franchement, étant donné l'heure et ces deux votes, plutôt que de demander aux témoins de nous attendre pendant une heure—et ce sera une heure—il vaudrait mieux les inviter à revenir. Le greffier et moi-même pouvons trouver un moment la semaine du 23 mars.

Je crois que ce serait préférable.

[Texte]

We can digest what they have said. We just got their briefs, and we have not read them, really. I mean, 276, I think, is the answer to 144.(5), and then you say you want to send us another amendment. So that would give you the time to send . . . You do not want 276 in place. You wanted to have some modification.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I am happy to be in agreement with you.

The Chairman: Well, it would be a nice way to end the day, Mr. Ouellet, since we started with such a good bang.

I must say, I think we can have one question from each. Mr. Ouellet, Mr. Benjamin, just go around. Mr. Cochrane, I have recognized him.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, what time are the bells due to ring?

The Chairman: The bells are going to ring, but we could have one question just to get it going, and I think . . . And then there will be a commitment, and the clerk will be in touch. And I am kind of thinking, and I will throw it out, because just to make Mr. Ouellet . . . I do not want to disturb this fragile harmony here at the moment. The week of March 23 is very busy. But just to throw it out to the people . . . Whether Mr. Armour wants to come back from Moncton or what . . . But Mr. MacLaren, I know, is in town.

Mr. MacLaren: It will give Mr. Armour a chance to go back and dig out some of his trucks.

The Chairman: Good. Well, they are all under snow in Moncton. I mean, they have been there all winter, under snow. My brother lives there. The potential thought, in view of everything else, is Wednesday afternoon. We usually do not sit, but we are going to have to tighten up, and I am thinking Wednesday, and that is March 25, I think.

• 1645

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, on the same point, if there are no possibilities in Moncton or Montreal, if the gentleman could be disposed to meet us there. I am not sure of the time slots we have.

The Chairman: It is going to be tight and they are here and Mr. Maclaren is . . . no, because I—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Because I take it I am in agreement with the Chair. A few times, sir, I even sit on the same side of government as you. But the gentlemen have raised a lot of questions. I have a lot of questions to ask, too.

The Chairman: We have all have. I have four questions, and we are going to give you lots of time. You and the railways, but the airlines have already flown in *de facto* deregulation.

Mr. Maclaren: So have we.

The Chairman: And so have you, according to what you said, but you have opened up some interesting areas in your oral presentation.

[Traduction]

Nous pourrions mieux absorber ce qui a été dit. Nous venons de recevoir les mémoires, et nous ne les avons pas encore lus. Je crois que l'article 276 est la solution au 144(5), et vous dites vouloir nous envoyer un autre amendement. Vous auriez donc le temps de nous envoyer . . . Vous voulez apporter des modifications à l'article 276.

M. Ouellet: Monsieur le président, je suis heureux d'être d'accord avec vous.

Le président: Ce serait une bonne façon de terminer la journée, monsieur Ouellet, étant donné la façon dont nous avons commencé.

Je crois que nous pouvons encore avoir une question de chaque membre. M. Ouellet, M. Benjamin. M. Cochrane a eu la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, quand entendra-t-on la sonnerie?

Le président: Elle sera déclenchée, mais nous pourrions avoir un tour . . . On organisera ensuite une autre réunion, le greffier communiquera avec les témoins. J'ai une idée, que je vous soumetts, pour que M. Ouellet . . . Je ne veux pas briser ce fragile climat d'harmonie. La semaine du 23 mars est très chargée. Mais c'est une idée . . . M. Armour veut peut-être venir de Moncton . . . Mais je sais que M. MacLaren est en ville.

M. MacLaren: Cela donnera à M. Armour l'occasion de retourner et de déneiger ses camions.

Le président: Bien. Tout est enneigé à Moncton. Cela a duré tout l'hiver. Mon frère vit là-bas. Mais on pourrait avoir une réunion mercredi après-midi. Nous ne siégeons pas d'habitude, mais nous sommes pressés, c'est le 25 mars je crois.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, à ce sujet, on pourrait peut-être rencontrer les témoins à Moncton ou Montréal. J'ignore si nous avons le temps.

Le président: Ce sera très serré, et ils sont ici, du moins M. Maclaren . . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Parce que je suis d'accord avec le président. Parfois, nous siégeons même du même côté. Mais les témoins ont soulevé de nombreuses questions. J'en ai également beaucoup à leur poser.

Le président: Nous en avons tous. J'ai quatre questions, et nous allons vous donner amplement de temps. Vous et les sociétés de chemins de fer, mais les compagnies aériennes ont déjà installé un climat de déréglementation *de facto*.

M. Maclaren: Nous aussi.

Le président: Vous aussi, selon ce que vous avez dit, mais vous avez abordé des aspects fort intéressants dans votre exposé.

[Text]

Mr. Ouellet wants to ask a question, Mr. Benjamin and then Mr. Cochrane, and then we will cut it off and arrange to have it at 3.30 p.m. on Wednesday, March 25.

Mr. Ouellet: I want to compliment the Canadian Trucking Association for their submission and indeed, for the very succinct presentation this afternoon. I understand there is now before the American Senate a bill which could allow the President to restrict the operation of Canadian trucking firms in the United States.

I have today asked the Minister of Transport if he is aware of it and what is he going to do in this regard or whatever action he is contemplating doing in this regard—particularly because it seems pretty awkward that at one time, while we are here in Canada through Bills C-18 and C-19, sort of giving a very favourable entry and operation privilege to the U.S. truckers, at the same time in the U.S., they are trying to close the door to the Canadian trucking industry.

It seems to open it to the U.S. truckers and at the same time, they are closing it to our own trucking industry. Is this a real problem and what can be done? I must say that the Minister was very vague in his answer. He said that he will send the Minister of Foreign Affairs, Mr. Clark. If he sent him after the bill is passed, it would be a little bit late. What can be done before to put this in proper perspective?

The Chairman: There is the 15-minute bell, so let us make your answer. I know it is an important question, but we want to go around once and that is it.

Mr. Maclaren: It goes back, it has a history. The Americans deregulated without any thought for international ramifications. It was only after the event that their international carriers said, hey, we are being prejudiced and then you got all of this action of Senate; they put their leverage on the Senate and you get intervention and we had the moratorium and the latest example of that, Mr. Ouellet, is the heavy vehicle use tax.

This was a little jab for the American Trucking Association through the Senate and their leverage there to hit us over the head and say, get on with the regulating up here, you are not moving fast enough.

Now, this is about the fourth version of the language that has come back in that bill. This time it is a DOT version. The previous package was Senator Packwood's language. They intend to put in language to allow them to formally intervene, use their leverage to negotiate a deal if they do not like something in a foreign country. If that does not work, they go back and wham!

The trouble with that bill—and you will see a letter from our U.S. counsel, a very knowledgeable transportation lawyer in Washington—is that there are very particular implications of the way they have worded it. They could actually take away licences with this language if it were to go ahead.

When he was before this committee, the Minister's point over the heavy vehicle use tax; he said he could use section 75(b)—that is the one giving the power to set guidelines—to change the implications of sections 73 and 74.

[Translation]

M. Ouellet souhaite poser une question, puis M. Benjamin et M. Cochrane, nous leverons ensuite la séance et entendrons les témoins à nouveau le mercredi 25 mars à 15h30.

M. Ouellet: Je tiens à féliciter l'Association canadienne du camionnage de son mémoire et de son exposé fort concis. Je crois que le Sénat américain étudie actuellement un projet de loi qui permettrait au président de restreindre les activités des entreprises de camionnage canadiennes aux États-Unis.

Aujourd'hui, j'ai demandé au ministre des Transports s'il était au courant et quelles mesures il avait l'intention de prendre à cet égard surtout qu'il semble assez bizarre que pendant que le Canada envisage d'ouvrir ses portes aux camionneurs américains en vertu des projets de loi C-18 et C-19, les États-Unis tentent de fermer les leurs aux camionneurs canadiens.

Est-ce vraiment un problème, et que pouvons-nous faire? Je dois dire que le ministre a répondu très vaguement. Il a déclaré qu'il enverrait le ministre des Affaires extérieures, M. Clark. S'il l'envoie après l'adoption du projet de loi, ce sera un peu tard. Que pourrait-on faire avant?

Le président: C'est la sonnerie de 15 minutes, écoutons donc votre réponse. Je sais que cette question est importante, mais nous voulons faire au moins un tour.

M. Maclaren: Cette question remonte assez loin. Les Américains ont déréglementé leur industrie sans songer du tout aux répercussions internationales. C'est seulement après coup que les entreprises internationales se sont plaintes des résultats et qu'il y a eu tant d'action au Sénat. Elles exercent des pressions sur le Sénat, et il y a des interventions; c'est pourquoi nous avons eu le moratoire et dernièrement, monsieur Ouellet, la taxe sur l'emploi des poids lourds.

Ainsi, l'Association américaine du camionnage a utilisé son influence auprès du Sénat pour hâter la déréglementation ici.

C'est environ la quatrième version de ce projet de loi. Cette fois, c'est le libellé du Département des transports. Le précédent était du sénateur Packwood. Ils ont l'intention d'avoir un libellé qui leur permette d'utiliser leur influence pour négocier une entente s'ils n'aiment pas ce qui se passe dans un pays étranger. Autrement, attention!

Le problème est que le libellé de ce projet de loi entraîne des répercussions bien précises—et vous verrez une lettre de notre avocat américain, un avocat de Washington très compétent en matière de transport. Ils pourraient même s'en servir pour retirer des permis.

Lorsqu'il a comparu devant le Comité, le ministre a déclaré au sujet de la taxe sur l'emploi des poids lourds qu'il pourrait utiliser l'article 75(b)—lui donnant le pouvoir d'établir des

[Texte]

With respect to the Minister and his legal advisers, I question whether this is possible. Can subservient legislation, or subsidiary legislation, i.e. guidelines, turn upside down specific legislative provisions? By guideline, I do not believe that is feasible, so we end up with a situation where the Americans are introducing a measure and it has to do with Mexico as much, if not more, than Canada. Mexicans told the Americans to take their trucks and—well.

The Chairman: Stuff them with enchiladas.

Mr. Benjamin: Stuff them something.

Mr. Maclaren: So this language is aimed at . . . they do not like to just hit the Mexicans so they are hitting us as well. It is a very complex issue.

The Chairman: Well, good, we will come back to it, undoubtedly. Mr. Benjamin and then Mr. Cochrane.

• 1650

Mr. Benjamin: First, how many new LTL carriers have started up in the U.S. since deregulation?

Mr. Maclaren: Several have tried; none have succeeded.

Mr. Benjamin: Is it true United Parcel Service, an American trucking company, is a financial supporter of Mr. Chow's research?

Mr. Maclaren: Do you want me to answer that?

Mr. Benjamin: Yes, but let me finish my third one and then you can answer both.

As a major player in the Department of Transport, did Mr. Keith Thompson meet with you, and if so, did you find him helpful to shippers?

The shippers say Mr. Thompson has been meeting with everyone. Are you aware of the government studies? Do you think the research is credible? Is Mr. Chow's report and others from UBC credible? Did you supply them with any data? Could you give us this picture as well?

The Chairman: You might want to come back to it the next time around.

Mr. Maclaren: Let me deal with UBC. Yes, UPS has financed the UBC Transportation Centre in the past. I have no idea if they still are. Yes, Garland Chow, from the moment he arrived from the United States was known as a deregulatory economist and he still is. This is what he believes in.

An hon. member: That is right.

Mr. Maclaren: I have no idea beyond that whether UPS or anybody else is financing—

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just a minute. He did not finish the other part of the question.

[Traduction]

lignes directrices—pour contrer les répercussions des articles 73 et 74.

En toute déférence envers le ministre et ses conseillers juridiques, je doute que ce soit possible. Des lignes directrices peuvent-elles avoir préséance sur des dispositions législatives? À mon avis non, de sorte que les Américains adoptent une mesure qui touche autant le Mexique que le Canada, si ce n'est plus. Les Mexicains ont dit aux Américains de prendre leurs camions et . . .

Le président: D'aller se faire cuire des enchiladas.

M. Benjamin: Se faire cuire ce qu'ils voudront.

M. Maclaren: Ce libellé vise donc . . . ils n'aiment pas s'en prendre seulement aux Mexicains, nous sommes donc inclus également. C'est une question fort complexe.

Le président: Eh bien, nous y reviendrons sans aucun doute. M. Benjamin, puis M. Cochrane.

M. Benjamin: Tout d'abord, combien de transporteurs de CP ont lancé une affaire depuis la déréglementation?

M. Maclaren: Plusieurs ont essayé, aucun n'a réussi.

M. Benjamin: Est-il vrai que la *United parcel Service*, une entreprise de camionnage américaine, a subventionné la recherche de M. Chow?

M. Maclaren: Voulez-vous que je réponde à cela?

M. Benjamin: Oui, mais permettez-moi de poser ma troisième question et vous pourrez répondre aux deux.

En tant que fonctionnaire important du ministère des Transports, M. Keith Thompson vous a-t-il rencontré, et dans l'affirmative, a-t-il été utile aux expéditeurs?

Les expéditeurs disent que M. Thompson a rencontré tout le monde. Êtes-vous au courant des études gouvernementales? Croyez-vous que l'on puisse donner foi à ces recherches? Croyez-vous que l'on puisse donner foi au rapport de M. Chow et à d'autres rapports de l'UBC? Leur avez-vous fourni des données? Pourriez-vous nous parler de cela également?

Le président: Vous voudrez peut-être y revenir la prochaine fois.

M. Maclaren: Permettez-moi de parler de l'Université de la Colombie-Britannique. En effet, la UPS a déjà subventionné le centre de transport d'UBC dans le passé. J'ignore si elle le fait toujours. En effet, Garland Chow était un spécialiste de la déréglementation lorsqu'il est arrivé des États-Unis, et il l'est toujours. C'est son credo.

Une voix: C'est exact.

M. Maclaren: C'est tout ce que je sais du financement de . . .

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Un instant. Il n'a pas répondu à mon autre question.

[Text]

The Chairman: He said that is it.

Mr. Benjamin: No, the Keith Thompson part.

The Chairman: You have had talks with Keith Thompson. Everyone has had talks with Keith Thompson.

Mr. Maclaren: I am either going to answer it or not, because it is not that easy.

The Chairman: Oh.

Mr. Maclaren: Let me put it this way. We have had a rather difficult time with the opposite regulatory reform which made it obvious from the beginning. In fact we were told at our first meeting either we had better support the principles in *Freedom to Move* or else nobody was going to listen to us, and it was downhill from there.

The Chairman: You have not had a compatible time with Mr. Thompson.

Mr. Cochrane: At the very end of your presentation you mentioned the fact that you needed the Department of Transport's assistance in dealing with other departments. One of those was the Department of Labour. I think I know what they are doing.

I met with CBRT&GW the other day, and one of the things I think they are looking for in Bill C-19 is more effort similar to the thrust put forward by the Department of Labour. I gather what they think they are doing is safety related. You obviously do not.

Mr. Maclaren: There is partly safety involved in brokers' operating. It is an area of major concern. Because these people own their own trucks, they come under tremendous economic pressure. If we had more time my colleagues could provide detail of where the abuses are. We do not deny there are abuses. The same kind of abuse occurs in the United States; it is the independent trucker who has been run into the ground under competitive conditions.

The problem is that if we do not have an adequate, comprehensively and uniformly enforced safety regime in this country, it will continue and get worse and put the legitimate large trucker who employs drivers in an intolerable competitive position, never mind the Americans. We are prepared to compromise on a safety aspect to make sure owner/operators come under the safety regime.

The Justice Department has told Labour they currently do not. This is not why Labour has tried to have them declared employees. They will take away the jobs, the rigs and everything else for about 10,000 people in this country. The owner-operators do not want to be declared employees by Labour Canada. They are on record saying it with them. It is a very complex issue, Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: If we proceed with Bill C-19 the way it is before the National Safety Code is in place, do you see more activity by the Department of Labour?

[Translation]

Le président: Il a dit que c'était tout ce qu'il savait.

M. Benjamin: Non, au sujet de Keith Thompson.

Le président: Vous avez eu des entretiens avec Keith Thompson. Tout le monde a eu des entretiens avec Keith Thompson.

M. Maclaren: Voulez-vous ma réponse ou non, parce que ce n'est pas si simple?

Le président: Oh.

M. Maclaren: Disons que dès le départ nous avons eu des difficultés avec la réforme de la réglementation. En fait, à notre première réunion, on nous a dit d'appuyer les principes d'*Aller sans entraves*, autrement personne n'allait nous écouter, et les choses n'ont fait qu'empirer.

Le président: Vous ne vous êtes pas bien entendu avec M. Thompson.

M. Cochrane: A la toute fin de votre exposé, vous avez dit que vous aviez besoin de l'aide du ministère des Transports pour traiter avec d'autres ministères, dont le ministère du Travail. Je crois savoir ce qu'il fait.

J'ai rencontré les représentants de CBRT&GW récemment et je crois qu'ils recherchent la même chose que le ministère du Travail dans le projet de loi C-19. Ils estiment sans doute qu'ils veillent sur la sécurité, mais vous n'êtes pas du même avis évidemment.

M. Maclaren: Les agents s'occupent aussi en partie de la sécurité. C'est un domaine qui nous préoccupe beaucoup. Etant donné que ces personnes possèdent leurs propres camions, elles font face à d'énormes pressions économiques. Si nous avions plus de temps, mes collègues pourraient vous expliquer où des abus sont commis. Nous ne nions pas qu'il y en ait. Les mêmes abus sont commis aux Etats-Unis; c'est le camionneur indépendant qui a été amené au bord de la faillite par la concurrence.

Si nous n'avons pas de règles de sécurité complètes et uniformes au pays, les choses continueront d'empirer, et les grandes entreprises de camionnage qui emploient des chauffeurs se retrouveront dans une position concurrentielle intolérable, sans parler des Américains. Nous sommes prêts à accepter des compromis pour que les propriétaires exploitants soient assujettis au code de sécurité.

Le ministère de la Justice a déclaré au ministère du Travail que ce n'était pas le cas actuellement. Ce n'est pas la raison pour laquelle le ministère du Travail a tenté de les faire déclarer des employés. Ils vont faire perdre leur emploi, les camions et tout à environ 10,000 personnes au pays. Les propriétaires exploitants ne veulent pas que Travail Canada les déclare des employés. Ils l'ont déjà déclaré. C'est une question fort complexe, monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Si nous adoptons le projet de loi C-19 tel quel avant que le Code national de sécurité ne soit en place, y aura-t-il un regain d'activité au ministère du Travail?

[Texte]

Mr. Maclaren: I do not think they enter into it in that context. What they are doing is challenging a small Newfoundland trucker right now. If they win a court precedent, we have lost right across the board. They become employees for Parts III and IV with tremendous implications. For example, under sections 80 and 81 of the Canada Labour Code, Part IV, the employer is responsible for the workplace. If the owner-operator owns his own rig, how can the employer be responsible? It is his workplace.

Under Part III of the Code, the owner-operator can sign a contract for a certain term. All the severance pay and just dismissal provisions automatically apply. We have said to Labour Canada that there are aspects we are quite prepared to see them brought under, but not a legal challenge. It is all or nothing.

The Chairman: We have to go. Do you have a comment, Mr Ouellet?

Mr. Ouellet: Yes, just before we adjourn I would like the clerk to check with the Director of Combines to see if it will be possible for him to appear. He sent some people who discussed a very narrow aspect of the combines implication. I think it would be helpful.

The Chairman: Agreed. Gentlemen, we have to run this meeting down.

• 1655

Mr. Benjamin: I agree with you and Mr. Ouellet that we should have these gentlemen back.

The Chairman: There is no problem. We meet again on Wednesday, March 25, 3.30 p.m., I believe.

As you are contemplating other things, Mr. Maclaren, look at the international air section where the Minister may give directions to the agency to do certain things. That is in international air, but I am just wondering if the same thing could help you in the trucking.

Mr. Maclaren: Mr. Chairman, there is one point I skipped over that is of grave concern to us. As you know this MOU agreement among the provinces, because of the split jurisdiction and the delegation of federal authority, has to be a package deal. We must acknowledge that this is one of the things making it difficult to compromise. However, the last time the Council of Ministers met, which was last fall, they agreed they would meet in the latter part of March in full anticipation, as I understand it, that it would be after this committee reported.

Although the parliamentary timetable changed, that date did not change. The Council of Ministers are therefore meeting for the final crack on March 26, which is three weeks before your report is there. Quite frankly there is nothing you can do about it; there is nothing we can do about it. However,

[Traduction]

M. Maclaren: Je ne crois pas que ces activités se rapportent à cela. Il tente à l'heure actuelle des poursuites contre un petit camionneur de Terre-Neuve. S'il gagne sa cause, cela créera un précédent, et nous aurons perdu sur tous les tableaux. Ils deviendront des employés aux fins des parties III et IV, et les répercussions seront énormes. Par exemple, en vertu des articles 80 et 81 du Code canadien du travail, la partie IV, l'employeur est responsable du lieu de travail. Si le propriétaire exploitant possède son propre camion, comment l'employeur peut-il être responsable? C'est cela son lieu de travail.

En vertu de la partie III du Code, le propriétaire exploitant peut signer un contrat pour une période donnée. Toutes les dispositions ayant trait à la cessation d'emploi et au renvoi s'appliquent automatiquement. Nous avons dit au ministère du Travail que nous étions tout à fait disposés à ce qu'ils soient assujettis à certains aspects, mais que nous ne voulions pas aller en justice. C'est tout ou rien.

Le président: Nous devons nous en aller. Avez-vous une observation monsieur Ouellet?

M. Ouellet: Oui, avant que nous ne levions la séance, je voudrais demander au greffier de vérifier auprès du directeur des enquêtes sur les coalitions pour voir s'il lui sera possible de venir. Il a envoyé des gens qui ont discuté d'un aspect bien précis des répercussions dans ce domaine. Je crois que ce serait utile.

Le président: D'accord. Messieurs, il faut conclure.

M. Benjamin: Je conviens avec vous et avec M. Ouellet que nous devrions inviter ces messieurs de nouveau.

Le président: Cela ne pose aucune difficulté. Nous nous rencontrons de nouveau mercredi le 25 mars à 15h30.

Pendant que vous réfléchissez à la question, monsieur Maclaren, jetez un coup d'oeil à l'article consacré au transport aérien international, qui permet au ministre de donner des directives à l'office. C'est dans le domaine du transport aérien, mais je me demande si l'on pourrait faire de même pour le camionnage.

M. Maclaren: Monsieur le président, j'ai oublié un aspect qui nous inquiète beaucoup. Comme vous le savez, étant donné le partage des compétences et la délégation des pouvoirs fédéraux, il faut que le protocole d'entente soit adopté en bloc par les provinces. Il faut reconnaître que c'est une des choses qui rendent tout compromis difficile. Toutefois, la dernière fois que les ministres se sont réunis, l'automne dernier, ils ont convenu de se rencontrer à la fin de mars en pensant que le Comité aurait déjà présenté son rapport, d'après ce que j'ai compris.

Bien que le programme parlementaire ait changé, cette date n'a pas changé. Le conseil des ministres doit donc se réunir pour la dernière fois le 26 mars, trois semaines avant la présentation de votre rapport. Franchement, vous et moi ne pouvons rien y faire. Mais on se pose des questions. Le

[Text]

it really makes you wonder. The Minister then tells us he is quite prepared to hear the committee's views, when they are finally finished.

The Chairman: Mr. Maclaren, we are not going to get into an argument. I tell you the Minister is—many witnesses may not believe it, but we are not going through this exercise just for the state of our health. Quite frankly I can think of better things to do than sit here for six to ten hours, as we are going to be doing. The Minister is waiting and this committee is going to come through, depending on the evidence.

Mr. Benjamin: It is the delay—

The Chairman: If the ideologues from the left are going to vote against it anyway, it makes one wonder why we even try to be constructive.

This meeting stands adjourned.

[Translation]

ministre nous dit qu'il est tout à fait disposé à entendre l'opinion du Comité lorsqu'il aura vraiment terminé.

Le président: Monsieur Maclaren, nous n'allons pas amorcer de débat là-dessus. Je vous dis que le ministre... bien des témoins ne le croient peut-être pas, mais nous nous sommes pas lancés dans cette entreprise pour notre santé. Franchement, j'ai mieux à faire que de siéger ici pendant six ou dix heures. Le ministre attend, et notre comité présentera son rapport en fonction des témoignages.

M. Benjamin: C'est le retard...

Le président: Si les idéologues de la gauche votent contre de toute façon, on se demande à quoi servent tous ces efforts.

La séance est levée.

Afternoon sitting:

From the Commercial Travellers' Association of Canada:

Terry J. Ruffell, General Manager and Secretary;
Stuart Ryan, Manager, Provincial Regulatory Affairs.

From the Canadian Industrial Transportation League:

David Long, President;
Charles Norton, Chairman of the Board;
John Dion, Director of Policy and Development.

From the Canadian Trucking Association:

A.K. Maclaren, Vice-President, Government Relations;
Dennis Vincent, Director of Regulatory Affairs, Trimac
Transportation System.

Séance de l'après-midi:

De l'Association des Voyageurs de Commerce du Canada:

Terry J. Ruffell, directeur général et secrétaire;
Stuart Ryan, directeur, Affaires provinciales relatives à la
réglementation.

De Canadian Industrial Transportation League:

David Long, président;
Charles Norton, président du conseil;
John Dion, directeur des politiques et du développement.

De l'Association canadienne du camionnage:

A.K. Maclaren, vice-président; Relations gouvernementales;
Dennis Vincent, directeur des affaires relatives à la régle-
mentation, *Trimac Transportation System*.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Consumers' Association of Canada:

David McKendry, Director of Regulated Industries Program;
W.T. Stanbury, Faculty of Commerce and Business Administration, University of British Columbia;
Michael Tretheway, Faculty of Commerce and Business Administration, University of British Columbia.

From the Canadian Fertilizer Institute:

Andrew Elliott, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs;
Neil Cattermole, Transportation Manager—Agriculture, C-I-L Inc.;
Jim Brown, Managing Director.

From the Mining Association of Canada:

Walter Curlook, President and Executive Vice-President, Inco Limited;
K.R. Johnston, Manager, Transportation and Traffic, Ontario Division;
C. George Miller, Managing Director.

From Turn Air Ltd.:

Fred Turner, Owner;
Ken Sweigard.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

De l'Association des consommateurs du Canada:

David McKendry, directeur du programme des industries réglementées;
W.T. Stanbury, Faculté de commerce et d'administration commerciale, Université de la Colombie-Britannique;
Michael Tretheway, Faculté de commerce et d'administration commerciale, Université de la Colombie-Britannique.

De l'Institut canadien des engrais:

Andrew Elliott, directeur, Planification de l'écoulement et affaires relatives à la réglementation;
Neil Cattermole, directeur des transports—Agriculture, C-I-L Inc.;
Jim Brown, administrateur délégué.

De l'Association minière du Canada:

Walter Curlook, président et vice-président exécutif, Inco Limited;
K.R. Johnston, directeur, Transports et circulation, Division de l'Ontario;
C. George Miller, administrateur délégué.

De Turn Air Ltd.:

Fred Turner, propriétaire;
Ken Sweigard.

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 18

Fascicule n° 18

In Vancouver, B.C.
Monday, March 16, 1987

À Vancouver, (C.-B.)
Le lundi 16 mars 1987

Chairman: Patrick Nowlan

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent
des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by
extra-provincial undertakings

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers
effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 16, 1987
(27)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:01 o'clock a.m. this day, in Vancouver, B.C., the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Member present: David Kilgour.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Prince George and District Labour Council: Gary Owen, Regional Representative; Steve Old, Business Representative. *From the Council of Forest Industries of British Columbia:* T.M. Apsey, President and Chief Executive Officer; G.L. Rae, Traffic and Marketing Coordinator Lignum Ltd., Chairman, CLMA Transportation Committee; G.E. Bennett, Vice-President, Transportation; W.H. LeGrow, Transportation Manager, West Fraser Mills Ltd., Chairman, NILS (COFI) Transportation Committee; R.J. Toporowski, Manager, Transportation Planning, MacMillan Bloedel Ltd., Chairman, Transportation Committee (COFI). *From the Brotherhood of Railway and Airline Clerks—(Airline Division):* Christine Micklewright, General Chairperson; Diane Carroll, Researcher. *From Westar Mining Ltd.:* Terrance L. Garvey, Director, Transportation. *From the Interior Lumber Manufacturers Association:* Don Fraser, Manager, Occupational Safety and Health; K.H. Bjorndal, Chairman, Transport Committee. *From the British Columbia Motor Transport Association:* Bill Gartside, Chairman of the Regulatory Committee; Rob Weston, General Manager; Roy Burmaster, Regulatory Committee. *From the Federation of Canadian Municipalities:* Betty Toporowski, Alderman, Vice-Chairman, Task Force. *From the Canadian Council of Motor Transport Administrators:* P.K. Jackman, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings of Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives from the Prince George and District Labour Council made a statement and answered questions.

The representatives from the Council of Forest Industries of British Columbia made a statement and answered questions.

The representatives from the Brotherhood of Railway and Airline Clerks—Airline Division made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 16 MARS 1987
(27)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à Vancouver, en Colombie-Britannique, aujourd'hui à 8 h 01, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autre député présent: David Kilgour.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: Du Congrès du travail de Prince George et district: Gary Owen, délégué régional; Steve Old, représentant de commerce. *Du Council of Forest Industries of British Columbia:* T.M. Apsey, président-directeur général; G.L. Rae, coordinateur du trafic et de la commercialisation, Lignum Ltd., président du Comité des transports (CLMA); G.E. Bennett, vice-président, Transports; W.H. LeGrow, directeur des transports, West Fraser Mills Ltd.; président du Comité des transports (COFI); R.J. Toporowski, directeur, Planification des transports, MacMillan Bloedel Ltée, président, Comité des transports (COFI). *De la Brotherhood of Railway and Airline Clerks (Airline Division):* Christine Micklewright, présidente générale; Diane Carroll, chargée de recherche. *De Westar Mining Ltd.:* Terrance L. Garvey, directeur, Transports. *De la Interior Lumber Manufacturers Association:* Don Fraser, directeur, Sécurité et bien-être au travail; K.H. Bjorndal, président, Comité des transports. *De la British Columbia Motor Transport Association:* Bill Gartside, président du Comité de la réglementation; Rob Weston, directeur général; Roy Burmaster, Comité de la réglementation. *De la Fédération canadienne des maires et des municipalités:* Betty Toporowski, conseillère municipale, vice-présidente du groupe d'étude. *Du Canadian Council of Motor Transport Administrators:* P.K. Jackman, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants du Congrès du travail de Prince George et district font une déclaration et répondent aux questions.

Les représenants du Council of Forest Industries of British Columbia font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la Brotherhood of Railway and Airline Clerks—Airline Division font une déclaration et répondent aux questions.

Terrance L. Garvey from Westar Mining Ltd. made a statement and answered questions.

The representatives from the Interior Lumber Manufacturers Association made a statement and answered questions.

The representatives from the British Columbia Motor Transport Association made a statement and answered questions.

The representatives from the Federation of Canadian Municipalities made a statement and answered questions.

The representatives from the Canadian Council of Motor Transport and Administrators made a statement and answered questions.

At 12:36 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING

(28)

The Standing Committee on Transport met at 1:08 o'clock p.m. this day, in Vancouver, B.C., the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Member present: David Kilgour.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the B.C. Federation of Labour: Ken Georgetti, President; Patty Lane, Director, Research. *From the British Columbia Legislative Assembly:* Dan Miller, Member. *From Fording Coal Limited:* J.G. (Jim) Gardiner, Vice-President, Operations and Development. *From the Centre for Transportation Studies, University of British Columbia:* Trevor D. Heaver; W.G. Waters II; Tae H. Oum; Garland Chow; Michael W. Tretheway. *From the Telecommunication Workers Union:* Sid Shniad, Staff Researcher; Rod Hiebert, Vice-President. John J. Nance, Author. *From the B.C. Government Employees' Union:* Gary Steeves, Assistant Director, Membership Services. *From the International Association of Machinists and Aerospace Workers (Provincial Council):* Angela Schira, President, B.C. Provincial Council of Machinists; Al Kucher.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

Terrance L. Garvey, de *Westar Mining Ltd.*, fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants de la *Interior Lumber Manufacturers Association* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la *British Columbia Motor Transport Association* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la *Fédération canadienne des maires et des municipalités* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants du *Canadian Council of Motor Transport and Administrators* font une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 36, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(28)

Le Comité permanent des transports se réunit à Vancouver, en Colombie-Britannique, aujourd'hui à 13 h 08, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autre député présent: David Kilgour.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De la Fédération du travail de la Colombie-Britannique: Ken Georgetti, président; Patty Lane, directrice, Recherche. *De l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique:* Dan Miller, député. *De Fording Coal Limited:* J.G. (Jim) Gardiner, vice-président. *Du Centre for Transportation Studies, Université de la Colombie-Britannique:* Trevor D. Heaver; W.G. Waters II; Tae H. Oum; Garland Chow; Michael W. Tretheway. *De la Telecommunication Workers Union:* Sid Shniad, personnel de recherche; Rod Hiebert, vice-président; John J. Nance, auteur. *De la B.C. Government Employees' Union:* Gary Steeves, directeur adjoint, Services aux membres. *De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (Conseil provincial):* Angela Schira, président, B.C. Provincial Council of Machinists; Al Kucher.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

The representatives from the B.C. Federation of Labour made a statement and answered questions.

Dan Miller, Member of the British Columbia Legislative Assembly made a statement and answered questions.

The representatives from Fording Coal Limited made a statement and answered questions.

The representatives from the Centre for Transportation Studies, University of British Columbia made a statement and answered questions.

The representatives from the Telecommunications Workers Union made a statement and answered questions.

Mr. John J. Nance made a statement and answered questions.

The representatives from the B.C. Government Employees' Union made a statement and answered questions.

The representatives from the International Association of Machinists and Aerospace Workers made a statement and answered questions.

At 5:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Les représentants de la *Fédération du travail de la Colombie-Britannique* font une déclaration et répondent aux questions.

Dan Miller, membre de l'*Assemblée législative de la Colombie-Britannique*, fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants de la *Fording Coal Limited* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants du *Centre for Transportation Studies, Université de la Colombie-Britannique* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la *Telecommunications Workers Union* font une déclaration et répondent aux questions.

M. John J. Nance fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants de la *B.C. Government Employees' Union* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de l'*Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (Conseil provincial)* font une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, March 16, 1987

• 0803

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for taking evidence.

I will ask the witnesses from Prince George and District Labour Council, Mr. Gary Owen and Steve Old, to take the witness chair.

We have 16 parties to present evidence before the committee. We have a brief that has been circulated just to the members.

We are here in the study of Bill C-18 and Bill C-19. It is a little tighter than the philosophy of *Freedom to Move*. We are asking witnesses to direct their attention to what they suggest the bill should be amended to.

Some witnesses have appeared before us back in Ottawa who think the bill should not even proceed. They have not produced amendments, and that is fine too. So welcome, you are the first of 16.

Mr. Gary Owen (Prince George and District Labour Council): I would like to start off with a brief analogy. When I found out that the Prince George and District Labour Council was going to be first in this area for public hearings, my mind went back many years to a flaxen-haired girl with flashing blue eyes, who told me I was the first. It was a time of loving and caring and sharing, with mutual respect for each other's feelings that has endured for many, many years.

• 0805

I come to this hearing today as a concerned father of teenaged daughters. I am deeply concerned that when these hearings are over the Canadian people will feel as though they are loved, cared for and respected, not used, abused and forgotten.

As representatives of the Prince George and District Labour Council, we would like to take this opportunity to thank the committee for making our presentation possible. We would like to think we are being heard, not listened to, but somehow we have the distinct feeling that the latter is the case.

Over the past several months the public has been battered with misinformation on what a great idea deregulation is for Canada. We are not sure, but we think the same person who sold us a vacuum cleaner a couple of years back must have been working on the publicity for deregulation. He had a similar line and a very smooth approach to the sale; he convinced us that if we bought his vacuum all our troubles would be over. Well, my friends, we will tell you here and now, when we handed him the cheque he skipped town and that vacuum is like deregulation—it will not work, either.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 16 mars 1987

Le président: Chers collègues, nous sommes suffisamment nombreux pour entendre les témoins.

Je demanderais aux représentants du *Prince George and District Labour Council*, messieurs Gary Owen et Steve Old, de bien vouloir prendre place.

Seize groupes de témoins comparaitront devant le Comité. Un mémoire a déjà été distribué aux membres.

Notre étude porte sur les projets de loi C-18 et C-19. C'est donc un sujet un peu plus limité que l'orientation proposée dans *Aller sans entraves*. Nous demandons aux témoins de se concentrer sur les suggestions d'amendements aux projets de loi.

Il y a des témoins à Ottawa qui au lieu de nous proposer des amendements nous ont suggéré de retirer purement et simplement les projets de loi. C'était leur droit. Donc, bienvenue. Vous êtes le premier groupe, des 16 qui doivent comparaître.

M. Gary Owen (Prince George and District Labour Council): Je voudrais d'abord vous dire à quoi la présente situation m'a fait penser. Lorsque j'ai appris que *Prince George and District Labour Council* devait être le premier groupe à comparaître lors de ces audiences, je me suis souvenu qu'il y a bien des années une fille aux cheveux de lin et aux yeux bleus m'avait dit que j'étais le premier. Nous avons vécu depuis des années d'amour, d'attention, de partage et de respect mutuel pour l'un et l'autre.

Je suis père d'adolescentes et je me préoccupe de leur sort. Tout ce que je souhaite, c'est qu'à l'issue de ces audiences les Canadiens se sentent aimés, se sentent l'objet d'attention et se sentent respectés, non pas trompés, brimés et oubliés.

En tant que représentant du *Prince George and District Labour Council*, nous tenons à remercier le Comité de nous avoir donné l'occasion de comparaître. Nous voudrions bien nous sentir compris plutôt que seulement écoutés, mais nous avons la nette impression que nous tombons dans la deuxième catégorie.

Il y a déjà plusieurs mois que le public fait l'objet d'une campagne de désinformation sur cette grande aubaine qu'est censée constituer la déréglementation au Canada. Nous avons l'impression que c'est le même vendeur d'aspirateurs que nous avons vu il y a quelques années qui s'occupe de la publicité pour la déréglementation. Ses manières suaves avaient réussi à nous convaincre que l'achat de son aspirateur allait signifier la fin de tous nos problèmes. Eh bien, dès qu'il a eu nos chèques en main, il a pris la poudre d'escampette, et il en sera de même avec la déréglementation. Ce sera un citron.

[Texte]

We regret that we are having to make this presentation to you in Vancouver, even though you paid for our trip down here. There are over 3,000 city councils, employers, employees, chambers of commerce, labour organizations, and concerned citizens living in northern British Columbia who have written to you demanding public inquiries and hearings in northern British Columbia.

This hearing appears to be a sham. One hearing only for the Province of British Columbia on an item of this magnitude would indicate to any sane person that the government has already decided on its final course of action. The citizens in northern British Columbia thank you for your lack of concern for their well being. We hope none of us are going to pay for your neglect with our lives.

The Chairman: That is your submission. We are going to throw it open to questions. I just want to point out that we have been here before. Witnesses can say what they want. We are here today and, quite frankly, there was a great debate in Ottawa as to whether we even had to travel across the country on a bill. There was great debate among members of the committee, and I must say to start off on a Monday, Mr. Owen . . . However, that is your view and you are entitled to it.

The fact is we are here and we are going to hit every capital of the country or its equivalent, in the two-week period we have for travel. Frankly the time for travel perhaps is over and the time to legislate is here, but we are listening to see if you have particular amendments to make. You have made your submission and I am throwing it open to members—

Mr. Owen: Excuse me, sir.

The Chairman: Yes.

Mr. Owen: We have not finished our submission. We would like to highlight the brief we circulated to you, highlight certain comments from it, and then we would be prepared to answer questions.

The Chairman: You have 10 to 12 minutes to make your presentation in any form you want, so if you want to highlight, you still have a few minutes left. I will then throw it open to the members to ask questions. That is not 10 to 12 minutes starting now; it was 10 to 12 minutes starting from the beginning.

Mr. Owen: Is that deducting your time?

Mr. Benjamin: Less the time you took.

The Chairman: Okay.

Mr. Steve Old (Prince George and District Labour Council): That is my minute and a half.

In our brief we will deal directly with the proposed legislation deregulating the transportation and transport sector that affects our economic well being and the required services of smaller communities, primarily in the northerly parts of Canada.

[Traduction]

Nous déplorons le fait d'avoir à venir à Vancouver pour vous présenter notre exposé, et ce même si vous payez pour nos frais de déplacement. Il y a plus de 3,000 conseils municipaux, employeurs, employés, chambres de commerce, organismes syndicaux et citoyens intéressés du nord de la Colombie-Britannique qui vous ont écrit pour vous demander de tenir des audiences dans leur région.

Cette série d'audiences nous semble une parade. Le fait qu'il n'y a qu'une audience pour la province de la Colombie-Britannique sur un sujet aussi important montre bien que le gouvernement a déjà décidé de la marche qu'il entend suivre. Il faudrait être fou pour ne pas s'en apercevoir. Les citoyens du nord de la Colombie-Britannique vous sauront gré de votre manque d'attention à leur égard. Nous espérons seulement ne pas avoir à payer de notre vie un jour votre négligence.

Le président: Voilà donc votre exposé. Nous allons maintenant passer aux questions. Je voudrais simplement vous souligner que nous sommes déjà venus ici auparavant. Remarquez bien qu'en tant que témoin vous êtes libre de dire ce que vous voulez. En ce qui nous concerne, nous avons longuement débattu à Ottawa la question de savoir si nous devions nous déplacer ailleurs au pays pour l'étude d'un projet de loi. Les membres du Comité n'étaient pas unanimes à ce sujet, et commencer un lundi de cette façon, monsieur Owen . . . De toute façon, vous avez droit à vos idées.

Nous sommes ici, nous allons visiter chaque capitale du pays ou l'équivalent, au cours de ce voyage de deux semaines que nous entamons. Il serait peut-être préférable de passer aux actes, mais nous avons décidé de donner encore une chance aux gens de nous proposer des amendements. Vous avez fait votre exposé et les membres du Comité auront maintenant l'occasion . . .

M. Owen: Je vous demande pardon.

Le président: Oui.

M. Owen: Nous n'avons pas terminé. Nous aimerions vous souligner les faits saillants du mémoire que nous vous avons remis avant de répondre aux questions.

Le président: Vous avez droit à une période de 10 ou 12 minutes pour nous faire votre exposé et nous souligner ce que vous désirez. Il vous reste en effet encore quelques minutes, après quoi ce sera la période des questions. Et ces 10 ou 12 minutes ne commencent pas maintenant, mais étaient déjà commencées.

M. Owen: Moins le temps que vous avez pris?

M. Benjamin: Moins le temps que vous avez pris.

Le président: Très bien.

M. Steve Old (Prince George and District Labour Council): C'était ma minute et demie à moi.

Dans notre mémoire, nous traitons directement de la loi proposée qui dérègle le secteur des transports tel qu'il touche notre bien-être économique et les services essentiels dans nos petites localités du nord du Canada.

[Text]

Mr. Owen: In the view of the Prince George and District Labour Council, the deregulation and privatization initiatives of the current federal government cannot be separated from the government's headlong rush into the so-called free trade agreement with the United States.

Although the federal government tells us that the Canadian social structures are not on the free trade bargaining table, we submit that our Canadian system of regulation of transportation is very much on the free trade agenda of the present federal government.

• 0810

Mr. Old: Historically, in Canada, due to the physical size and scattered population, we have put in place a transportation system that attempts to equalize regional needs with regard for size and isolation of communities.

Mr. Owen: Wholesale deregulation, as proposed by the present federal government, would, we submit, eliminate all those years of study, planning and regulations addressing safety and the regional concerns. These massive changes have not been subject to full public debate, much less a federal election.

Mr. Old: If Bill C-18 and Bill C-19 are passed, the negative results can be expected to be relatively more profound in Canada than they were in the United States. Because Canada's smaller population is spread out over such a large land and coastal area, it will not pay airlines, trucks, railways and buses to routinely provide service to outlying areas.

Since nothing in the legislation will compel them to provide the services, they will not. Imagine what will happen in our smaller and more isolated communities when businesses have fewer and perhaps no trucks, buses, airplanes and railroads to deliver their goods.

Mr. Owen: For example, Prince George currently enjoys a jet service. If this service is cancelled, as is now the case in Quesnel, or is made less frequent or perhaps eliminated completely on routes involving Fort St. John, Dawson Creek, Fort Nelson, Prince Rupert, Terrace, Smithers or Williams Lake, we may not have the emergency service to deal with the victims of accidents. Tourists will not be able to visit us as easily, and our own populations' departures and returns would be as unpredictable as the weather patterns of the north.

How will we know whether an aircraft is safe if it is not inspected or maintained or if maintenance is unregulated? Why do jets now have to land at our northern airports, like Prince George, with no crash rescue fire protection at the airport?

Mr. Old: There are over 3,000 groups, unions, individuals and city councils in northern British Columbia who wish to be heard and to have input. We note that amongst those requesting public hearings are the cities of Prince George, Quesnel,

[Translation]

M. Owen: De l'avis du *Prince George and District Labour Council*, les mesures de déréglementation et de privatisation du gouvernement fédéral actuel ne peuvent pas être dissociées du plongeon qu'il a décidé d'effectuer dans la mare de la supposée entente sur le libre-échange avec les États-Unis.

Même si le gouvernement fédéral prétend que les structures sociales du Canada ne sont pas négociables dans ce cadre, nous estimons que la réglementation des transports au Canada est définitivement l'un des sujets à l'ordre du jour pour le gouvernement fédéral à la table des discussions.

M. Old: Historiquement au Canada, à cause de la taille de notre pays et du dispersement de la population, nous avons toujours veillé à ce que le réseau de transport tienne compte des besoins régionaux, quelque clairessemées et éloignées que puissent être certaines localités.

M. Owen: La déréglementation, telle qu'elle est envisagée par le gouvernement fédéral actuel, nous ferait perdre, selon nous, toutes ces années d'études, de planification et de réglementation axées sur la sécurité et les préoccupations des régions. Et ces grandes modifications n'ont pas encore été suffisamment débattues en public ou fait l'objet d'élection fédérale.

M. Old: Les projets de loi C-18 et C-19 auront des répercussions encore plus néfastes au Canada qu'une législation similaire n'en a eues aux États-Unis. La population du Canada est plus réduite et plus clairsemée à l'intérieur des terres ainsi que sur la côte. Il ne sera plus rentable pour les compagnies aériennes, et les compagnies de camionnage, les chemins de fer et les autobus de desservir régulièrement les localités éloignées.

Comme il n'y aura rien pour les obliger à le faire, elles s'en abstiendront. Il est facile de s'imaginer ce qui se passera dans les petites localités et les localités éloignées lorsque les entreprises pourront de moins en moins faire appel aux camions, aux autobus, aux avions et aux chemins de fer pour livrer leurs marchandises ou lorsqu'elles ne pourront plus le faire du tout.

M. Owen: Prince George, par exemple, a actuellement droit à un service de jets. Si ce service est annulé, comme c'est le cas pour Quesnel, ou encore si les vols deviennent moins fréquents pour finalement disparaître le long d'itinéraires incluant Fort St. John, Dawson Creek, Fort Nelson, Prince Rupert, Terrace, Smithers et Williams Lake, il ne sera même plus possible de transporter d'urgence les victimes d'accidents. Le tourisme s'en ressentira, et les mouvements de notre propre population deviendront aussi imprévisibles que notre climat nordique.

En outre, comment pourrions-nous savoir si un appareil est sûr s'il n'a pas été inspecté ou entretenu ou encore s'il n'a pas été entretenu selon certaines règles? Pourquoi les jets doivent-ils atterrir dans des aéroports du Nord, comme Prince George, sans protection contre le feu en cas d'écrasement?

M. Old: Il y a plus de 3,000 groupes, syndicats, particuliers et conseils municipaux dans le nord de la Colombie-Britannique qui désiraient être entendus à ce sujet et participer au processus. Parmi ceux qui désirent comparaître lors d'audien-

[Texte]

Port St. John, Terrace and the District of Kitimat, in addition to many smaller communities.

Clearly, the majority of northerners are requesting public input on this question, which we believe will create more unemployment, reduce service, jeopardize safety and threaten our national sovereignty.

The Chairman: Mr. Owen, you are from the north. You all came here because Prince George is at the intersection of the rail lines. This was the reason the committee considered calling you, because there was an intersection of rail lines in Prince George, let alone you were in the north.

You are in the north. What do you specifically suggest to change in Bill C-18 and Bill C-19 to help with the problems of the north? You could have 20, 30 or 100 communities from the north and they could all give a narrative about the problems and philosophy of deregulation as they see it. This is their privilege, but it does not help the committee write the bill.

I am asking you now, because you have about two more minutes in your own narrative before I throw it open to questions, as to what specifically could help the committee in terms of amending the bill to help the problems of the north, which you represent. You have taken the position, as some people have taken, that you do not like the bill at all and that you therefore are not going to recommend anything, and this is fine, too. But, of course, if this is your position, then it will lessen the questions to you, obviously.

This is the dilemma we face with the witnesses. We will put the same position to the other witnesses today. We can have a nice narrative, but we are on a bill. I agree there are problems in the north. We are in the north. We want to know what your thoughts are on the bill to help address those problems of the north, not a narrative on whether it is good, bad or indifferent or about jobs, regulations or safety. Those questions are general. Where do you want us to change the bills to make them particular?

Mr. Owen: We have another couple of comments to make, and then I will try to address your comments.

We begin with a few questions. How many people must be killed or injured before this committee and the government realize the proven negative effects of deregulation?

Mr. Old: How many tourists must be turned away before this committee and the government realize that deregulation does not work?

Mr. Owen: How many businessmen and entrepreneurs must lose everything to one or two multinational friends of this government before this committee and the government realize that deregulation does not work?

[Traduction]

ces publiques, il y a les villes de Prince George, Quesnel, Port St. John, Terrace, ainsi que le district de Kitimat. Il y a également un grand nombre de petites localités.

Il est clair que la majorité des habitants du Nord veulent avoir l'occasion de discuter publiquement de cette proposition qui, selon nous, risque de créer encore plus de chômage, de réduire les services, de mettre en danger la sécurité et la souveraineté nationales.

Le président: Monsieur Owen, vous êtes du Nord. Vous tous êtes venus ici parce que Prince George se trouve à un croisement de lignes de chemins de fer. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le Comité a décidé de faire appel à vous. Vous êtes les seuls qui vous trouvez dans cette situation à Prince George.

Comme vous êtes du Nord, quelles modifications préconisez-vous de façon concrète aux projets de loi C-18 et C-19 en vue de régler les problèmes de votre région? Vingt, 30 ou 100 localités du Nord pourraient se présenter devant le Comité pour décrire les problèmes auxquels elles font face et discuter de leurs idées face à la déréglementation. Elles en auraient le droit, mais cela n'aiderait en rien le Comité à rédiger la loi.

Je vous le demande encore une fois, parce qu'il vous reste encore quelques minutes de votre exposé avant la période des questions. J'aimerais savoir quelles sont les solutions que vous préconisez sous forme d'amendements au projet de loi en vue de régler le problème du Nord que vous représentez. Si votre attitude est que le projet de loi dans son ensemble ne vaut rien et que vous ne voulez pas recommander quoi que ce soit, très bien. C'est votre droit. Cependant, je ne vois pas très bien quelle serait l'utilité de vous poser des questions.

Nous sommes dans ce dilemme, pour ce qui est des autres témoins également qui seront appelés à comparaître aujourd'hui. Nous pouvons parler de choses et d'autres, mais ce qui nous intéresse, c'est le projet de loi. Je conviens avec vous qu'il y a des problèmes dans le Nord. Nous sommes dans le Nord. Nous voulons savoir ce que vous pensez du projet de loi comme moyen en vue de régler le problème du Nord. Nous ne voulons pas de jugement de valeurs. Nous ne nous intéressons pas ici aux emplois, à la réglementation ou à la sécurité. Ces questions-là sont d'ordre général. Nous voulons savoir comment elles s'insèrent dans les projets de loi que nous étudions actuellement?

M. Owen: Nous avons encore quelques observations, après quoi nous répondrons à vos préoccupations précises.

Nous posons d'abord quelques questions. Combien de tués ou de blessés faudra-t-il pour que le Comité et le gouvernement prennent conscience des répercussions néfastes de la déréglementation?

M. Old: A quel point le tourisme devra-t-il souffrir avant que le Comité et le gouvernement constatent que la déréglementation est un échec?

M. Owen: Combien d'hommes d'affaires et d'entrepreneurs devront perdre tout ce qu'ils possèdent aux mains d'une ou deux multinationales en bons termes avec ce gouvernement

[Text]

Mr. Old: Who does this committee and this government want to make rich, and at what cost to Canadians in jobs and lives?

• 0815

Mr. Owen: In your comments you indicated we are representing the northern part of this province. That may be your interpretation in inviting us, but we are here representing the Prince George and District Labour Council. We understand numerous other committees, cities and individuals have responded to you asking to have their input put into this form of hearing. They may or may not agree with our ideas. From the Prince George and District Labour Council perspective, your proposed changes on deregulation will hurt labour. They will hurt the safety of the people in the north. This is what we are concerned about.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord souhaiter la bienvenue à nos témoins.

When you say you think you are being heard but not listened to, I can assure you we will do our darn best to make sure you have been heard, and we will be trying to be listened too also. We will be putting faith in whatever points we think should be supported.

You talk about regional concerns. There is an expression of concern for regional development in the definition. Does that not satisfy you? Do you think it is too wide or not looking at regional concerns? Would you please elaborate on it if you can?

Mr. Owen: We are saying when we look at the transportation regulations sitting in place in the north right now, up until two years ago we were happy with the types of regulations in place. We believe when you start to deregulate the industry you are going to take away the jobs of the people in the north. You are going to take away from the security of the people in the north, and you are going to generally hurt the transportation routes and movement of people in the north. From these concerns we have, all of these proposed deregulations are going to hurt economic and regional development.

Mr. Robichaud: You are saying the area you represent should be excluded from this proposed legislation as is being done for the north. Am I hearing you correctly?

Mr. Owen: We are saying before any decisions are made by this body or by the government you must go out to the people and find out what the people want. When we are sitting up here talking to you from the Prince George and District Labour Council, we can represent labour's perspectives and ideas. As to what the communities want in northern British Columbia and what the people want, I believe you have to go to them and ask what they want.

Mr. Robichaud: You feel we are not doing that.

[Translation]

avant que le Comité et le gouvernement voient l'erreur de la déréglementation?

M. Old: Qui le Comité et le gouvernement désirent-ils enrichir aux dépens des Canadiens sous forme de pertes d'emplois et de pertes de vie?

M. Owen: Vous avez indiqué dans vos remarques que nous représentons la partie septentrionale de cette province. Vous nous avez peut-être invités à ce titre, mais nous représentons ici le *Prince George and District Labour Council*. Nous croyons comprendre qu'une foule d'autres comités, villes et particuliers ont demandé à témoigner à ces audiences. Ils peuvent ou non être d'accord avec nos idées. Selon le *Prince George and District Labour Council*, les modifications que vous proposez à la déréglementation auront des conséquences néfastes pour la main-d'œuvre. Elles se répercuteront sur la sécurité des gens du Nord. Voilà ce qui nous préoccupe.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. I would like to welcome our witnesses here today.

Vous dites qu'on entend vos propos mais qu'on ne les écoute pas; je peux vous assurer que nous ferons tout notre possible pour que votre message soit entendu ainsi que le nôtre. Nous appuyerons tous les points qui, à notre avis, devraient l'être.

Vous exprimez des préoccupations régionales. Il y a dans la définition une préoccupation à l'égard du développement régional. Ne vous satisfait-elle pas? La définition vous semble-t-elle trop large ou trop éloignée des préoccupations régionales? Pourriez-vous nous expliquer votre point de vue?

M. Owen: La réglementation du transport qui existe dans le Nord nous a toujours satisfaits si ce n'est depuis les deux dernières années. Selon nous, la déréglementation de l'industrie enlèvera des emplois dans le Nord. La sécurité des gens dans cette région prendra un dur coup tout comme les itinéraires de transport et les déplacements des particuliers à cet endroit. Toute cette déréglementation nuira au développement économique et régional.

M. Robichaud: Si je vous comprends bien, il faudrait exclure du projet de loi la région que vous représentez.

M. Owen: Avant qu'une décision soit prise par cet organisme ou par le gouvernement, vous devez consulter les gens pour savoir ce qu'ils veulent. Lorsque nous vous parlons au nom du *Prince George and District Labour Council*, nous pouvons représenter les perspectives et les idées des travailleurs. Quant à savoir ce que désirent les gens ainsi que les collectivités du nord de la Colombie-Britannique, il faudra vous rendre sur place pour le leur demander.

M. Robichaud: D'après vous, ce n'est pas ce que nous faisons.

[Texte]

Mr. Owen: That is correct.

Mr. Robichaud: There is another point that must concern security on the page before last in your brief. You ask how many people must be killed or injured before this committee and the government realize the proven negative effects of deregulation. Would you elaborate a little bit?

Mr. Owen: At the moment in Prince George we have a merger between two major airlines, PWA and CP Air. This government has allowed the merger to take place.

PWA has written a letter to Transport Canada, in effect the airport in Prince George, saying they do not want to pay overtime to have firefighters at the airport. Therefore, if the plane is late in coming down and outside of normally scheduled hours at the airport, they want the airport to please send all of the firefighters, crash rescue personnel and people who work there home because they do not need them.

We now have PWA planes landing in Prince George outside of the scheduled route, a jet service landing with no fire protection or crash protection service. The plane disembarks passengers, loads new passengers and takes off again. With the concern for what happens in an airplane accident... what is going to happen if that airplane skids off the runway, if it crashes on take-off or it crashes on landing? What happens if for some reason there is a small accident; the pilot slips and the aircraft slides into the terminal on the icy, slippery tarmac? What is going to happen to the people?

• 0820

The Chairman: That is under the present regime.

Mr. Owen: That has come about within the last year.

The Chairman: Mr. Robichaud, last question please.

Mr. Robichaud: *Merci.*

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome. We appreciate you coming all this way south to represent the views of the labour council.

I want to follow up on a couple of areas. In the legislation it provides for a regulated environment—in terms of B.C., below the 55th parallel, and a form of regulation north of the 55th parallel. One of the things the committee has been looking at is: Do we move that line or do we establish a map of Canada with a bunch of holes cut out? That would leave the major corridors being in a deregulated environment.

Aside from your philosophical opposition to the bill, which we agree with, is it your belief that there are a large number of communities in British Columbia that cannot afford to be deregulated, both from the safety as well as the economic side?

Mr. Old: I would answer that by saying very much so. The 55th parallel, by the way, falls just north of Prince George a

[Traduction]

M. Owen: C'est exact.

M. Robichaud: Il y a un autre point qui doit toucher à la sécurité, à l'avant-dernière page de votre exposé. Vous vous demandez combien il faudra de morts ou de blessés avant que le Comité et le gouvernement reconnaissent les effets négatifs manifestes de la déréglementation. Pouvez-vous expliquer votre pensée?

M. Owen: On observe à l'heure actuelle une fusion, autorisée par le gouvernement, entre deux compagnies aériennes à Prince George, c'est-à-dire PWA et CP Air.

PWA a écrit à Transports Canada au sujet de l'aéroport de Prince George pour dire qu'elle ne paierait pas les heures supplémentaires pour disposer d'un effectif de sapeurs-pompiers à l'aéroport. Par conséquent, si un avion arrive en retard, en dehors des heures normales d'exploitation de l'aéroport, il n'y aurait plus de sapeurs-pompiers ni de personnel d'urgence parce que la compagnie ne veut pas payer d'heures supplémentaires.

On se retrouve donc avec des avions de la PWA qui atterrissent à Prince George, en dehors de leur itinéraire, ainsi que des avions à réaction qui atterrissent sans aucune protection en cas d'incendie ou d'écrasement. L'avion débarque ses passagers et en embarque de nouveaux puis repart. Nous nous inquiétons des accidents qui peuvent arriver, par exemple un avion qui glisse hors de la piste ou qui s'écrase au décollage ou à l'atterrissage. Que se passerait-il s'il y avait un petit accident, par exemple qu'un avion dérape sur la piste glacée pour aller s'écraser dans l'aérogare. Qu'arrivera-t-il aux gens?

Le président: La situation existe dans le régime actuel.

M. Owen: Cela est survenu au cours de la dernière année.

Le président: Monsieur Robichaud, dernière question.

M. Robichaud: *Thank you.*

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Nous vous remercions tous d'être venus de si loin pour représenter les vues du conseil du travail.

Permettez-moi des observations sur quelques sujets. La loi prévoit une réglementation en Colombie-Britannique au-dessous du 55^{ième} parallèle et une certaine forme de réglementation au nord du 55^{ième} parallèle. L'une des questions du Comité est de savoir s'il fallait déplacer cette ligne ou dresser une carte du Canada avec une série de trous de manière à déréglementer la circulation dans les principaux corridors aériens.

Outre votre opposition de principe au projet de loi, à laquelle nous souscrivons, croyez-vous qu'il y ait un grand nombre de collectivités dans le nord de la Colombie-Britannique qui ne peuvent se permettre une déréglementation, autant en ce qui touche la sécurité que les questions économiques?

M. Old: C'est très juste. Soit dit en passant, le 55^{ième} parallèle passe à quelques milles au nord de Prince George.

[Text]

few miles. Certainly Prince George cannot afford to be deregulated. Certainly Quesnel and Williams Lake cannot. They are small communities. They depend upon the current system of regulations to assure them some level of air service, in their case because they do not have a national railroad coming in there. But the trucking industry would certainly affect them if it were deregulated.

A lot of the communities in the interior that are considerably below the 55th parallel would be severely impacted if they went into a deregulation area, where they would just simply be bypassed because of their inaccessibility, if you want, to the major transportation routes.

Mr. Angus: In your brief you are discussing the shift from an internal cross-subsidization, where the lucrative markets subsidize the less lucrative ones. And you say:

Furthermore, the proposed legislation makes the level of profits earned by a company in a high-population density area irrelevant in considering its eligibility for subsidy, should they provide services to more remote areas.

Do you want to expand on that a bit?

Mr. Owen: As it stands right now, with the regulation of the transport industry, for a company to get a new route or to cease a route they must apply to the commission. Recently we had PWA apply to take a temporary discontinuance of its jet service to the City of Quesnel. That was done as a temporary measure only, to study the impacts, and it was allowed. Now with your deregulation, that is going to be made a permanent event. The people in the Quesnel area are losing or have lost their jet service.

When people are applying to discontinue routes, or they want to take routes in the future, I believe we have to look at some sort of regulation so the companies do not take just the profitable routes; they do not just look at Prince George and say: Right, that area dictates some sort of service and all of the rest of the communities around, well, let us deregulate it and let us allow anybody to get involved in it. They will lose sight of the safety regulations and the service to the people.

Mr. Angus: One final question, Mr. Chairman.

You mentioned in your discussion with Mr. Robichaud the request by the airline to not have firefighters and rescue people on duty at the airport on an overtime basis. Has Transport Canada in fact agreed to that? Is it currently a situation where an airline is flying into one of those communities and there are no ground supports?

Mr. Owen: Yes. Being the third largest city and geographic centre of this province, Prince George has planes arriving at night which, because of the overtime problem, are landing and taking off without the fire crash protection service. Transport

[Translation]

Prince George ne peut assurément pas se permettre d'être dans un milieu déréglementé. Il en va de même pour Quesnel et Williams Lake. Ce sont de petites collectivités qui dépendent du régime actuel de règlements pour jouir de certains services aériens parce que le chemin de fer national ne se rend pas jusque là. Toutefois, s'il y avait déréglementation de l'industrie du camionnage, cela leur nuirait sans contredit.

Une foule de collectivités de l'intérieur, situées très au sud du 55^{ième} parallèle, seraient gravement touchées par les effets d'une déréglementation, car les principaux circuits de transports n'en tiendraient pas compte à cause de leur inaccessibilité.

M. Angus: Vous parlez dans votre exposé de changements à partir d'un système interne d'interfinancement dans lequel les marchés lucratifs subventionneraient les marchés moins lucratifs. Et vous ajoutez:

En outre, le projet de loi enlève toute pertinence aux bénéfices réalisés par les compagnies dans une région densément peuplée lorsque vient le moment d'examiner son admissibilité à des subventions, si elle décidait d'offrir des services à des régions éloignées.

Pourriez-vous vous expliquer?

M. Owen: A l'heure actuelle, compte tenu de la réglementation de l'industrie du transport, lorsqu'une compagnie désire obtenir ou abandonner un itinéraire, elle doit présenter une demande à cet effet à la commission. Récemment, la PWA a demandé un arrêt temporaire de son service d'avions à réaction vers la ville de Quesnel. Il s'agissait seulement d'une mesure temporaire, ayant pour but de permettre une étude des répercussions, et elle a été autorisée. Or, s'il y a déréglementation, cette situation deviendra permanente. La population de Quesnel a perdu ou est sur le point de perdre ce service.

Lorsque des compagnies demandent la permission d'abandonner un itinéraire ou d'en obtenir un nouveau, il faudrait mettre en place un genre de règlement qui les empêcherait de s'approprier uniquement les itinéraires rentables; en ce qui concerne Prince George, elles pourraient dire: Un service est nécessaire dans cette région ainsi que dans toutes les collectivités aux alentours. Procédons donc à une déréglementation et laissons le champ libre à tout le monde. Les compagnies perdront alors de vue les questions de sécurité et de service envers la population.

M. Angus: Une dernière question, monsieur le président.

Dans votre échange avec M. Robichaud, vous avez mentionné que la compagnie aérienne avait demandé de ne pas avoir de sapeurs-pompiers ni de personnel d'urgence en service à l'aéroport après les heures normales. Transports Canada a-t-il accepté cette demande? Y a-t-il à l'heure actuelle une compagnie aérienne qui dessert ces collectivités sans pouvoir compter sur un personnel de soutien aux aéroports?

M. Owen: Oui: Prince George, qui est la troisième ville en importance et le centre géographique de cette province, reçoit actuellement des avions pendant la nuit qui, à cause du problème des heures supplémentaires, ne bénéficient d'aucun

[Texte]

Canada has agreed to it. Transport Canada has refused to pay the overtime to keep the people there.

Mr. Angus: So much for deficit reduction. Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Welcome gentlemen. As one who lives in Abbotsford, I can assure you I am speaking with a view to what is good for British Columbia. Who do you think is going to benefit from this bill?

Mr. Old: Do you mean from deregulation?

Mr. Belsher: Yes. What are the benefits for the shippers?

Mr. Old: If we judge by the American experience, we are going to have fatter big companies and skinnier non-existent little companies.

Mr. Belsher: Does it mean your membership will have more security in their jobs if the companies are a little stronger?

Mr. Old: No, that is not the case.

Mr. Belsher: That is not the case. Is jet service the only way you can fly nowadays? Are prop planes sophisticated enough for flying? Let us be honest here. We are talking about a bill which is dealing with deregulation of our industries. Victoria does not have very many jet services, but, in all its years, Victoria has never had better airline service.

Mr. Owen: Sir, have you tried to get into a prop-driven aircraft at 40 below and hope the pilots can get the props turning? Sit in that aircraft for a two to three-hour flight coming south. There are companies operating jets and making a good profit who could provide service. It may be at a break-even point or perhaps some of the larger centres would subsidize them, but at least you are getting a decent level of service. You do not have to sit in some sort of plane which you hope is going to make it south.

With deregulation, what is going to happen to the safety inspectors? Who is going to be out there to look at the aircraft? If you allow every two-bit air company which wants to put an airplane out there, who is going to look after those people?

Mr. Belsher: The Aeronautics Act has been done already. It is far ahead of this bill we are dealing with today. You say freedom to move was the designer of the bill we have now. We went across the country and asked for input. It is not fair for you to come here today and say stop everything.

Mr. Old: Let me comment on that. To say we are not being fair is a bit ludicrous. What about the Mayor of Prince George who supports this? What about Frank Oberle, the Minister of State for Science and Technology, who supports hearings in

[Traduction]

service en cas d'incendie ou d'écrasement lors des décollages ou atterrissages. Transports Canada a autorisé la demande de la compagnie. Transports Canada a refusé de payer des heures supplémentaires pour qu'un personnel de soutien soit en service la nuit.

M. Angus: Bravo pour le programme de réduction du déficit. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. A titre de résident d'Abbotsford, je peux vous assurer que je connais très bien ce dont a besoin la Colombie-Britannique. A votre avis, à qui ce projet de loi profitera-t-il?

M. Old: Voulez-vous dire de la déréglementation?

M. Belsher: C'est cela, quels avantages les expéditeurs retireront-ils?

M. Old: Si l'on en juge par l'expérience des États-Unis, nous nous retrouverons avec de grosses compagnies prospères et des petites compagnies pauvres.

M. Belsher: Cela signifie-t-il une sécurité d'emploi accrue pour vos membres si les compagnies sont un peu plus fortes?

M. Old: Ce ne sera certes pas le cas.

M. Belsher: Ce n'est pas le cas. Le service d'avions à réaction est-il le seul à être utilisé aujourd'hui? Les avions à hélice sont-ils assez perfectionnés pour le service aérien? Soyons francs. Nous parlons d'un projet de loi qui prévoit la déréglementation de nos industries. Il n'y a pas eu beaucoup d'avions à réaction à Victoria, mais elle n'a jamais eu un meilleur service aérien.

M. Owen: Monsieur, êtes-vous déjà monté dans un avion à hélice à 40 sous zéro en espérant que les pilotes arrivent à faire fonctionner les hélices? Faites un vol de deux ou trois heures dans ce genre d'avion en provenance du Sud. Il y a des compagnies d'avions à réaction qui sont très rentables et qui pourraient offrir le service. L'entreprise serait tout juste rentable ou pourrait être subventionnée par certaines des grandes agglomérations, mais au moins vous bénéficiez d'un service décent. Vous n'avez pas à voler dans un coucou en espérant qu'il arrive à destination.

Quel sort est réservé aux inspecteurs de la sécurité s'il y a déréglementation? Qui inspectera les avions? Si vous autorisez toutes les compagnies aériennes minables à prendre l'air, qui assurera la sécurité des passagers?

M. Belsher: Il y a déjà une Loi sur l'aéronautique qui est bien en avant du projet de loi à l'étude aujourd'hui. Vous affirmez que le projet de loi a été conçu sur le principe de la liberté d'action. Nous avons tenu des consultations partout au pays. Il n'est pas juste que vous veniez ici aujourd'hui nous dire de tout arrêter.

M. Old: Puis-je répondre à cela? Cette remarque de votre part est un peu grotesque. Que faites-vous de l'appui accordé par le maire de Prince George? Que faites-vous de l'appui accordé aux audiences dans le Nord par Frank Oberle,

[Text]

the north? What about Lorne McCuish who supports hearings in the north? What about the mayors of all these communities who say, for their well-being, they have to have hearings. They are not getting a chance.

Mr. Belsher: Normally, legislative committees do not go out for hearings, but we felt this was important enough. We should at least come out to British Columbia and make ourselves available for you folks.

Mr. Owen: We would agree it is important enough. Obviously, if it was not important enough, we would not be here. It is important enough for you to find out what is going to happen in our lives, to find out what the people of this province believe about it.

The Chairman: Mr. Gray, you have one final question.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Gentlemen, as you understand, there are different points of view about what is happening on Bills C-18 and C-19 in this country. Unfortunately, as parliamentarians, it is very difficult to consult with 25 million Canadians on a one-to-one basis. Before me, I have a report which says the British Columbia and Alberta forest industries support wholeheartedly Bills C-18 and C-19. You come before the committee and say everyone else is out of step except us. In our economy in Canada, we have to see if the system, in the way it worked prior to 1984, is working now or if we can better it. This is why parliamentarians and legislators are here to change the bill. If modifications are required, we will make them.

• 0830

I think Mr. Belsher said that whether you have a jet service... I come from eastern Quebec. I guess Quebecers are not really all that well respected out here; I am not sure. Our country is complex.

If you have definite amendments, this is fine. This is what the committee is here for. It is not only to shoot holes in it. We are non-partisan. Transportation is not Conservative policy, it is not NDP policy and it is not Liberal policy; it is Canadian policy. So this is what we have to do.

Mr. Benjamin: Leave me out of it.

The Chairman: We all have our own views, and this is what Mr. Gray was expressing. Obviously this is a bill of the House of Commons and we are out here now trying to find out the reactions to the bill.

Along with Mr. Belsher, I thought Mr. Gray... I did not realize he was going to go on that way and make those comments. The committee heard representatives from the north when they heard the *Freedom to Move*... There are safety clauses and protection in the bill. You never really directed your attention to this. There are clauses on it in the bill right now. There is a designated line that Mr. Angus

[Translation]

ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie? Que faites-vous de Lorne McCuish qui appuie des audiences dans le Nord? Que faites-vous des maires de toutes ces collectivités qui réclament des audiences pour le bien-être de leurs villes? Vous ne leur donnez aucune chance.

M. Belsher: Habituellement, les comités législatifs ne se déplacent pas pour tenir des audiences, mais cette question nous semblait suffisamment importante pour les justifier. Nous devrions au moins aller en Colombie-Britannique pour entendre vos témoignages.

M. Owen: Nous convenons de l'importance de cette question. De toute évidence, si elle ne l'était pas, nous ne serions pas ici. La question est assez importante pour que vous essayiez de connaître ce qui nous arrivera ainsi que pour connaître la pensée des citoyens de cette province.

Le président: Monsieur Gray, vous pouvez poser une dernière question.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Messieurs, vous reconnaissez qu'il y a différents points de vue sur les projets de loi C-18 et C-19 au pays. Malheureusement, il est très difficile pour les parlementaires de consulter chacun des 25 millions de Canadiens. J'ai devant moi un rapport qui affirme que les industries forestières de la Colombie-Britannique et de l'Alberta appuient chaleureusement les projets de loi C-18 et C-19. Vous dites à ce Comité que tout le monde est dans l'erreur sauf nous. Nous devons nous assurer que le système économique au Canada qui existait avant 1984 fonctionne bien à l'heure actuelle ou voir si nous pouvons l'améliorer. Voilà pourquoi les parlementaires et les législateurs sont ici pour modifier le projet de loi. Si des modifications s'imposent, nous les apporterons.

Selon moi, M. Belsher parlait du service d'avions à réaction... je viens de l'est du Québec. À mon avis, les Québécois ne sont pas vraiment bien respectés ici. Je me pose la question. Notre pays est quelque chose de complexe.

Si vous avez des modifications précises à apporter, bravo. Voilà le but du Comité. Il n'est pas là seulement pour dénigrer le projet de loi. Nous n'appartenons pas à un parti politique. Les transports ne sont pas une politique des Conservateurs, ni des Néo-démocrates ni des Libéraux; c'est une politique canadienne. Voilà donc notre mandat.

M. Benjamin: Cela ne m'intéresse pas.

Le président: Nous avons tous notre opinion tout comme M. Gray. Il s'agit évidemment d'un projet de loi de la Chambre des communes au sujet duquel nous cherchons à connaître les réactions.

À l'instar de M. Belsher, je ne croyais pas que M. Gray allait faire ce genre de remarques. Le Comité a entendu des représentants du Nord dans ses audiences intitulées *Aller sans entraves*. Le projet de loi prévoit une forme de protection et de sauvegardes. Vous ne vous êtes jamais vraiment attardés à cela. Le projet de loi renferme déjà des dispositions à ce sujet. M. Angus a parlé sur un point précis. Le projet de loi existe

[Texte]

talked about. It is there because of the concern about a lot of the remote and isolated communities. But anyway I want to thank you—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, for goodness sakes, in the *Freedom to Move* hearings, we had to fight like hell to get out of Ottawa; we went to Vancouver, Winnipeg and Halifax. We never went near any place. We left out seven provinces, both territories and the villages of Toronto and Montreal.

The Chairman: We are here to supplement what went before, Mr. Benjamin. We knew that when we went across the country on a bill, which is unheard of generally—under the new rules, it does not have to be—we would be exposed to certain comments from either colleagues and/or witnesses about why we do not go everywhere.

You have to compromise in this world. The world is not black and white. It is shades of grey. We are here. We understand your concern. I wish you would have directed things a little more specifically to the bill. But we are going to hear a lot more witnesses today. A lot will be repeating what you say. Quite frankly, in terms of issues, if you wanted to be realistic, people can be in favour of the bill or against the bill, I do not think we are going to hear a new argument one way or the other. We have to digest the arguments that we have already heard. This is our dilemma.

Mr. Owen: You said, sir, that you came out and listened to the people before. Obviously if you had listened to the people before, we would not have this legislation before us right now. The people are concerned. The people do want to have comment to you. To have one hearing only in this province to listen to all of the people when there is this drastic opposition to what you plan in the north with many, many communities... There was reference made earlier to trading holes or moving the line or something. I guess I am of a belief that you cannot move the line and you cannot create holes.

The Chairman: Have you read the bill?

Mr. Owen: Yes, sir, I have.

The Chairman: The designated line is there to protect remote communities. But in any event do you not think it was even a step in the right direction to come here to Vancouver or should we have stayed in Ottawa?

Mr. Owen: I guess it would be the first waddling step of a newborn child, if you want to look at it this way. But you have to move further than this.

The Chairman: We all have to move right now and we want to thank you for your presentation. I will call the next witness, the Council of Forest Industries of British Columbia.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order while the others are coming forward. Do we need a motion of record to pay the expenses for the last witnesses?

[Traduction]

pour répondre aux préoccupations d'une foule de collectivités isolées et éloignées. Mais je veux quand même vous remercier.

M. Benjamin: Bonté divine, monsieur le président, nous avons dû nous battre comme des démons pour tenir à l'extérieur d'Ottawa les audiences *Aller sans entraves*; nous sommes allés à Vancouver, à Winnipeg et à Halifax. Nous ne sommes jamais allés nulle part. Nous avons oublié sept provinces, les deux territoires ainsi que les villages de Toronto et de Montréal.

Le président: Monsieur Benjamin, nous sommes ici pour compléter le travail qui s'est fait précédemment. Nous savions qu'en tenant des consultations au pays sur un projet de loi, ce qui ne se fait pas d'habitude—les nouvelles règles ne nous obligent pas à le faire—des collègues et/ou des témoins nous critiqueraient de ne pas être allés partout.

Il faut faire des concessions en ce bas monde. Rien n'est vraiment tranché. Nous sommes ici et nous comprenons vos préoccupations. J'aurais aimé que vous vous attachiez un peu plus au projet de loi. Nous allons cependant entendre beaucoup d'autres témoins aujourd'hui. Beaucoup d'entre eux répéteront ce que vous avez dit. En toute franchise, pour être réaliste, il y a des gens qui sont contre le projet de loi et d'autres qui sont pour. Selon moi, nous n'entendrons rien de nouveau dans un sens ou dans l'autre. Notre tâche est de digérer les arguments qu'on nous a déjà servis. Voilà notre dilemme.

M. Owen: Monsieur, vous avez dit être venus, et avoir écouté les gens à ce moment. De toute évidence, si vous les aviez écoutés, nous ne serions pas ici à débattre ce projet de loi. Les gens sont inquiets et veulent vous le faire savoir. Nous comprenons mal qu'il y ait seulement une audience dans cette province pour entendre le témoignage de tout le monde, pendant que dans le Nord il y a tant de collectivités qui s'opposent radicalement aux mesures que vous comptez mettre de l'avant dans cette région. Quelqu'un a parlé auparavant de ne pas dénigrer le projet de loi ou de déplacer la ligne, ou quelque chose du genre. Selon moi, on ne peut faire ni l'un ni l'autre.

Le président: Avez-vous lu le projet de loi?

M. Owen: Certainement, monsieur.

Le président: La ligne en question vise à protéger les collectivités éloignées. Quoi qu'il en soit, pensez-vous que nous avons fait fausse route en venant ici à Vancouver ou aurions-nous dû demeurer à Ottawa?

M. Owen: On peut comparer la situation aux premiers pas d'un nouveau-né. Mais il vous faudra approfondir la question.

Le président: Le temps nous presse et nous vous remercions de votre exposé. J'appelle le témoin suivant, le Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique.

M. Angus: Rappel au Règlement, monsieur le président, pendant que les témoins s'avancent. Avons-nous besoin d'une motion au dossier pour défrayer les derniers témoins?

[Text]

The Chairman: There is no motion to pay any expenses. This is for steering committee meetings to decide, Mr. Angus. This is not open sesame.

We have the witness, the Council of Forest Industries. I am not sure who is going to present the brief. Please identify yourselves.

Mr. T.M. Apsey (President and Chief Executive Officer, Council of Forest Industries of British Columbia): Thank you, Mr. Chairman. I will introduce myself and then I will have my colleagues introduce themselves and who they are representing here today.

My name is Mike Apsey and I am president of the Council of Forest Industries of British Columbia. I will give a short introductory statement and then the ball will be carried by my colleagues.

Mr. G.L. Rae (Chairman, Transportation Committee, Council of Forest Industries): My name is Laurie Rae. I am the Transportation and Marketing Co-ordinator for Lignum Ltd and I am also Chairman of the Transportation Committee for the Caribou Lumber Manufacturers' Association in Williams Lake.

• 0835

Mr. G.E. Bennett (Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of British Columbia): My name is Gerry Bennett and I am Vice-President of Transportation for the Council of Forest Industries.

Mr. W.H. Legrow (Transportation Manager, West-Fraser Mills Ltd. and Chairman, Transportation Committee, Northern Interior Lumber Sector, Council of Forest Industries of British Columbia): My name is Bill Legrow. I am Transportation Manager for West-Fraser Mills Ltd. and Chairman of the Transportation Committee of the Northern Interior Lumber Sector of COFI.

Mr. R.J. Toporowski (Manager, Transportation Planning, MacMillan Bloedel Ltd. and Chairman, Transportation Committee, Council of Forest Industries of British Columbia): I am Manager of Transportation Planning for MacMillan Bloedel and I am Chairman of the Transportation Committee for the Council of Forest Industries of B.C.

The Chairman: Welcome, gentlemen. Mr. Apsey, please proceed.

Mr. Apsey: Thank you, Mr. Chairman. We welcome this opportunity to present our views to this committee on Bill C-18 and Bill C-19. Our written brief outlines in detail the extent of the industry we represent. I would like to add that it is the engine that powers the economy of British Columbia, accounting for nearly half of all manufactured shipments in the province.

The forest industry directly employs some 78,000 British Columbians in 800 manufacturing and processing facilities located in all regions throughout the province. With the two-for-one multiplier effect, the forest industry is the source of livelihood for 234,000 people in British Columbia, representing

[Translation]

Le président: Il n'y a rien de la sorte. Monsieur Angus, la décision revient aux membres du Comité de direction. Il n'y a pas de paroles magiques à cette fin.

Nous avons devant nous le Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique. Je ne sais pas qui d'entre vous prendra la parole. Veuillez vous identifier.

M. T.M. Apsey (président-directeur général, Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique): Merci, monsieur le président. Je vais me présenter puis chacun de mes collègues fera de même et indiquera le secteur qu'il représente aujourd'hui.

Je m'appelle Mike Apsey et je suis président du Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique. Je vais donner un court exposé d'introduction après quoi je passerai la parole à mes collègues.

M. G.L. Rae (président, Comité des transports, Conseil des industries forestières): Mon nom est Laurie Rae. Je suis le coordonnateur de la commercialisation et des transports chez Lignum Ltd. et je suis également président du Comité des transports de la *Caribou Lumber Manufacturers Association* à Williams Lake.

M. G.E. Bennett (vice-président, Transports, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique): Mon nom est Gerry Bennett et je suis vice-président aux transports du Conseil des industries forestières.

M. W.H. Legrow (directeur des transports, West-Fraser Mills Ltd., et président, Comité des transports, Secteur du bois d'oeuvre de la région du nord de l'intérieur, Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique): Mon nom est Bill Legrow. Je suis directeur des transports chez *West-Fraser Mills Ltd.* et président du Comité des transports du Secteur du bois d'oeuvre de la région du nord de l'intérieur de COFI.

M. R.J. Toporowski (directeur, Planification des transports, MacMillan Bloedel Ltd., et président, Comité des transports, Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique): Je suis directeur de la planification des transports chez MacMillan Bloedel et je suis président du Comité des transports du Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique.

Le président: Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Monsieur Apsey, vous avez la parole.

M. Apsey: Je vous remercie, monsieur le président. Il nous fait plaisir de vous présenter notre opinion au sujet des projets de loi C-18 et C-19. Notre exposé écrit présente en détail l'importance de l'industrie que nous représentons. Je vous ferai remarquer que cette industrie est le moteur de l'économie de la Colombie-Britannique puisqu'elle intervient pour près de la moitié de toutes les livraisons des fabricants de la province.

L'industrie forestière emploie directement quelque 78,000 citoyens de la province dans 800 installations de fabrication et de traitement situées dans toutes les régions de la Colombie-Britannique. Avec un effet multiplicateur de 2 pour 1, l'industrie forestière assure la subsistance de 234,000 person-

[Texte]

almost 20% of the provincial labour force. So transportation is a very important matter to us, and our purpose in being here today is to emphasize to you the need we have for prompt enactment of all of the provisions contained in Bill C-18 and C-19.

Canada needs her exports to survive, and the forest industry is a major exporting industry. In 1985, over 70% of B.C. production was exported from Canada, and of that total, over 60% went to the United States. In order for our industry to survive, we must compete in world markets and we can no longer afford to pay the price of uncompetitive transportation services. That is the essence of our support for this legislation.

I want to assure members of the committee that our position which is detailed in the written submission and which will be discussed with you by my colleagues has the backing of all sectors of the forest industry in British Columbia and Alberta. But I must stress that the industry supports the proposed legislation on the condition that the provisions are fully implemented as a package, including the protection for captive shippers with competitive joint line rates.

Before I turn this over to our Transportation Committee chairman, I would like to make one final observation. We have heard a lot of talk about how this legislation will unleash an invasion of U.S. carriers, raiding Canada to cream off all the lucrative Canadian traffic, even to the extent that support for the bills is termed by some as anti-Canadian.

But we are for Canada and have proven it on many occasions. You should know that American carriers are delivering about 45% of our goods right now and have been doing so for years because the United States is our largest customer and no one is suggesting that selling to the Americans is anti-Canadian.

Whereas existing regulations enable Canadian carriers to dictate which U.S. carriers will deliver our goods, this legislation will give our members the choice as to which U.S. carrier they wish to use to a destination. The provision for competitive joint line rates that are designed to protect captive shippers will give him a choice the first time, and an opportunity to control his transportation costs that he has never had before. This will translate into opportunities for Canada to enhance her export position and all Canadians will benefit.

Mr. Toporowski: Well, I would like to start out by saying that our position is very well documented in this blue book, so we do not intend to cover all the details of why we support this legislation. But we would like to talk about the railways' opposition to this legislation. This is opposition that, to our minds, has been given just too much credence.

[Traduction]

nes en Colombie-Britannique, ce qui représente près de 20 p. 100 de la population active de la province. Nous attachons donc une très grande importance au transport et notre but ici est de vous souligner la nécessité d'adopter rapidement toutes les dispositions des projets de loi C-18 et C-19.

Le Canada a besoin de ses exportations pour survivre et l'industrie forestière est une grande industrie exportatrice. En 1985, plus de 70 p. 100 de la production de la Colombie-Britannique a été exportée à l'étranger et de ce chiffre, plus de 60 p. 100 sont allés aux États-Unis. Pour que notre industrie puisse survivre, elle doit concurrencer les marchés mondiaux mais elle ne peut plus se permettre de payer le prix de services de transport non concurrentiels. Voilà essentiellement la raison qui nous pousse à appuyer ces projets de loi.

Je désire assurer les membres du Comité que tous les secteurs de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique et de l'Alberta appuient notre position qui figure en détail dans l'exposé écrit et dont mes collègues discuteront avec vous. Je dois toutefois indiquer que l'appui de l'industrie à ces projets de loi repose sur l'adoption complète de toutes les dispositions, y compris la protection des expéditeurs captifs bénéficiant de taux concurrentiels communs.

Avant de passer la parole à notre président du Comité des transports, j'ajouterai une dernière chose. Nous avons entendu beaucoup de témoins affirmer que ces projets de loi déclencheraient une invasion au Canada des transporteurs américains qui viendront ici s'approprier tous les itinéraires lucratifs; il y en a même qui sont allés jusqu'à dire qu'il serait anti-canadien de se prononcer en faveur de ces projets de loi.

Cependant, nous sommes pour le Canada et nous l'avons prouvé à de nombreuses reprises. Peut-être ignorez-vous que les transporteurs américains acheminent déjà depuis de nombreuses années environ 45 p. 100 de nos marchandises, parce que les États-Unis sont notre plus gros client. Personne ne va jusqu'à dire qu'il est anti-canadien de vendre aux Américains.

Les règlements actuels permettent aux transporteurs canadiens de choisir les transporteurs américains qui achemineront leurs marchandises; en vertu des projets de loi, nos membres auront le choix du transporteur américain pour une destination particulière. La disposition touchant les taux concurrentiels communs, qui vise à protéger les expéditeurs captifs, leur donnera le choix et l'occasion pour la première fois de contrôler leurs frais de transport. Le Canada pourra ainsi améliorer sa position de pays exportateur au profit de tous les Canadiens.

M. Toporowski: Permettez-moi d'abord de dire que notre position est très bien étayée dans ce livre bleu et que nous n'avons pas l'intention de reprendre en détail les motifs de notre appui à ces projets de loi. Nous aimerions cependant dire un mot sur l'opposition des compagnies ferroviaires à ces projets de loi. À notre avis, cette opposition reçoit trop de crédibilité.

[Text]

• 0840

I would like to start out by discussing Canadian National Railways. They say if this legislation is passed unchanged they are going to lose \$1 billion over the next five years. That is quite a dire prediction. It is a prediction we just do not believe. They are being unduly pessimistic; they are downplaying all the opportunities in the legislation and just being totally pessimistic. We believe it is basically in their interest that they are pessimistic.

We would also point out that this is a long-range forecast, and that is a very inexact science. Just to give you an indication of CN's long-range forecasts, in their 1985 annual report they indicated they earned \$118 million. They stated in their annual report that at the beginning of 1985 they had anticipated earning \$258 million. That is an error of more than 50% on a one-year forecast. Here we are talking about a long-range five-year forecast; just how accurate are they?

We say to you, please do not accept their forecast of dire consequences at face value. Challenge those forecasts. We understand CN is going to be coming back before your committee, and we would ask that you spend a fair bit of time challenging them, getting them to explain those forecasts; prove it to you.

We would note that on the basis of this forecast CN is proposing the competitive access provisions of Bill C-18 be eliminated. If they were eliminated, to our minds that destroys the vital balance of this legislation in favour of the railways. That is a balance in the legislation that we as shippers insist be retained. Without that balance captive shippers in this country will be hurt very badly. We estimate that over 75% of our members are captive shippers.

The other thing I would like to say about forecasting is something that we have learned a lot about in the forest industry. We have gone through six years now of trials and tribulations, massive losses, massive job losses. One of the things we did learn in that process is that we were able to achieve savings and economies, when we had to, that we would not have thought possible six years ago. We are confident the railways can do an awful lot to improve their lot and we have no difficulty believing they can live very well under this deregulated environment.

If you give into the railways on their points of removing competitive access provisions they will not even be challenged. And if you give in to them, a lot of shippers will hurt very badly.

I would like now for a moment to turn a little bit towards CP, and when we talk about this legislation and we talk about CP we have to talk about the topic of credibility. To illustrate that, I would like to take a few examples. CP is telling us that if this legislation is passed unchanged it will put more than \$600 million of their traffic at risk to the U.S. carriers. It a

[Translation]

Prenons le cas des Chemins de fer nationaux du Canada. Cette entreprise affirme que l'adoption de ces projets de loi sans aucune modification leur fera perdre 1 milliard de dollars au cours des cinq prochaines années. C'est une prédiction assez lugubre à laquelle nous ne pouvons souscrire. L'entreprise est beaucoup trop pessimiste et elle rejette toutes les occasions que lui donneraient les projets de loi. Selon nous, il serait essentiellement dans son intérêt d'être si pessimiste.

Permettez-nous aussi de signaler qu'il s'agit d'une prévision à long terme et que la futurologie est une science très inexacte. Laissez-moi vous donner un exemple des prévisions à long terme du CN. Dans son rapport annuel de 1985, elle indique des recettes de 118 millions de dollars. Ce document affirme également que le CN avait prévu des recettes de 258 millions de dollars au début de 1985. C'est une erreur de plus de 50 p. 100 sur une prévision d'un an. Nous sommes ici en présence d'une prévision sur cinq ans. Quelle en est au juste l'exactitude?

Nous vous supplions de ne pas prêter foi à cette prévision lugubre. Critiquez cette prévision. Nous croyons comprendre que le CN reviendra témoigner devant votre Comité et nous aimerions que vous leur demandiez des explications à ce sujet.

Nous remarquons qu'à cause de cette prévision, le CN propose d'éliminer les dispositions du projet de loi C-18 touchant l'accès concurrentiel. Selon nous, l'élimination de ces dispositions détruira l'équilibre vital du projet de loi, au profit des compagnies ferroviaires. A titre d'expéditeurs, c'est un point d'équilibre dans la loi que nous vous exhortons à conserver. Sans cet équilibre, les expéditeurs captifs au pays seront touchés très gravement. Nos estimations établissent à plus de 75 p. 100 de nos membres le nombre d'expéditeurs captifs.

L'autre point concernant les prévisions découlent de notre grande expérience dans l'industrie forestière. Nous sommes passés au travers de six années d'épreuves, de pertes massives, de pertes massives d'emplois. Cette période nous a cependant appris que nous étions en mesure de réaliser des économies au moment voulu, ce que nous n'aurions jamais cru possible il y a six ans. Nous sommes confiants que les chemins de fer peuvent faire beaucoup pour améliorer leur sort et nous n'avons aucune difficulté à croire qu'ils peuvent très bien s'accommoder d'un milieu déréglé.

Si vous donnez raison aux chemins de fer d'enlever les dispositions touchant l'accès concurrentiel, personne ne les critiquera. Du même coup, beaucoup d'expéditeurs seront très gravement touchés.

Abordons, si vous le voulez bien, le sujet du Canadien Pacifique. La question de crédibilité ressort lorsqu'on associe ce projet de loi à l'entreprise CP. Pour illustrer mon point, voyons quelques exemples. CP affirme que si ces projets de loi sont adoptés sans modification, il risque de perdre plus de 600 millions de dollars de son trafic aux mains des transporteurs

[Texte]

very massive number. It is a very interesting number, because we wonder where they got that number.

The federal government commissioned a study about 18 months ago by a fellow by the name of Frank Trotter. Frank Trotter indicates that at the most, \$100 million in U.S. traffic was at risk for both CN and CP. Who is credible in this instance? I would note that when Frank Trotter was appointed to do that study, CP applauded the appointment on the basis that Frank Trotter was a very competent and unbiased analyst.

I would also note that there are other studies. The Travicon study indicates the traffic estimated to be lost to U.S. carriers is \$20 million by CP Rail and \$12 million by CN. Who do we believe? Who is the credible party in this whole thing? This is one example of CP credibility.

• 0845

If you want to take another example, CP says they cannot compete with the United States railways on costs. Particularly they say they cannot compete with Burlington Northern. Frank Trotter in his study said that they could compete and that their cost levels were lower. Peat Marwick recently did a study that reaffirmed Frank Trotter's conclusions. Again, who do we believe? CP? Do we believe these other consultants? Who has the vested interest in this circumstance?

We want to take a third study. I would like to take a quote from CP's paper. They say:

The major portion of all intercity freight traffic moved is moved by the highway mode. Capture of this traffic in any significant volume by the railway is unlikely. CP Rail rates are fully responsive to truck competition. If additional traffic could have been profitably captured by reducing rates, CP would have done so.

In other words they are saying that they have all the truck traffic in Canada and that this is all they can get. I sure wish we in the forest industry could be so certain about our markets.

How does this stack up in terms of a credible statement with what the Canadian truckers are saying with regard to all the long-distance trucking being lost to CP under deregulation? Who is the credible party in this? CP says they have all the trucking now. The trucking association says they are going to lose it. Who do we believe? Who is the credible party here?

CP is asking you to remove the competitive access provisions from Bill C-18 and to destroy the legislation from a shipper's perspective. Are they being totally credible in making this request? I would note that when senior people in CP go out and speak around the country, they start and end their speeches by saying that CP believes in competition. Yet they do not want competitive line rates, which increase competition. They do not want expanded interswitching limits, which increase competition. They do not want terminal running rates, which increase competition. If they are in favour of competition, just tell me who they want to compete with?

[Traduction]

américains. C'est un chiffre très impressionnant et aussi très intéressant parce que nous ignorons d'où il vient.

Il y a environ 18 mois, le gouvernement fédéral a commandé une étude à un type du nom de Frank Trotter. Ce dernier a indiqué que CN et CP risquaient de perdre au maximum 100 millions de dollars aux mains des Américains. Qui faut-il croire? Je ferai remarquer que CP a applaudi la nomination de Frank Trotter à ce poste alléguant qu'il s'agissait d'un analyste très compétent et non biaisé.

Il y a également d'autres études. L'étude Travicon estime la perte de trafic à 20 millions de dollars chez CP Rail et à 12 millions de dollars chez CN. Qui devons-nous croire? Qui est la partie crédible dans toute cette affaire? Voilà un exemple de crédibilité chez CP.

Prenons un autre exemple, si vous le voulez bien. CP affirme qu'il ne peut concurrencer les compagnies ferroviaires des États-Unis en termes de coûts. Plus particulièrement, CP affirme ne pas pouvoir concurrencer *Burlington Northern*. Dans son étude Frank Trotter indique que CP est en mesure d'assurer une concurrence et que ses coûts sont inférieurs. Peat Marwick a récemment effectué une étude qui vient confirmer les conclusions de Frank Trotter. Encore une fois, qui devons-nous croire? CP? Ces autres experts-conseils? Qui a un intérêt acquis dans ce cas?

Nous voulons consulter une troisième étude. Prenons un document de CP dans lequel on dit:

La majeure partie de tout le trafic-marchandises interurbain est acheminé par route. Il est peu probable que la compagnie ferroviaire s'approprie un volume important de ce trafic. Les taux pratiqués par CP Rail sont très concurrentiels à ceux de l'industrie du camionnage. Si CP avait pu accroître sa part du trafic de façon rentable en diminuant ses taux, elle l'aurait fait.

En d'autres termes, CP allègue détenir tout le trafic routier au Canada et qu'elle ne peut en obtenir davantage. Je voudrais bien que l'industrie forestière puisse être aussi certaine de ses marchés.

Comment cela peut-il nous aider à croire les camionneurs canadiens qui prétendent que la déréglementation leur fera perdre tout le camionnage interurbain à CP? Qui devons-nous croire? CP affirme qu'elle détient tout le marché du camionnage à l'heure actuelle. L'Association du camionnage estime qu'elle perdra ce marché. Qui devons-nous croire?

CP vous demande d'enlever les dispositions touchant l'accès concurrentiel dans le projet de loi C-18 et d'enlever tout ce qui a trait aux expéditeurs. Leur demande est-elle totalement crédible? Lorsque les dirigeants de CP font des déclarations dans tout le pays, ils commencent et terminent leur exposé en disant que CP croit à la concurrence. Et pourtant, ils ne veulent pas de prix de ligne concurrentiels, parce que cela accroîtrait la concurrence. Pour la même raison, ils ne veulent pas qu'on augmente les limites de prise en charge ni qu'on recoure à des droits de circulation. S'ils ne s'opposent pas à la

[Text]

Bill C-18 is a package that finally balances the needs of railways and shippers. Neither CN nor CP has provided any convincing reasons to us why this package should be modified. We support Bill C-18 and will continue to support Bill C-18 so long as it is passed as a package without modification.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Toporowski. Mr. Apsey, I think you are here in a very special slot for the hour because it is very fundamentally important. We appreciate the importance of the Council of Forest Industries of British Columbia. I am glad you said it, but there is even more in your brief; more about your rebuttal to the railway arguments is in your brief. The brief is there. Members will want to dissect it because of the importance of the brief.

Unless you have some other oral presentation, with your experience in the industry, I think questions and answers would be more educational for members. They would rather have oral examination than further monologues, if this is your intent.

Mr. Apsey: This is exactly our intent. Mr. Chairman, we have said our piece; the rest of it is in the brief. We are here to answer questions; not me so much as these four experts in the transportation field.

The Chairman: I know you have set out some examples in your brief. But in answering questions, if you can give concrete examples to make your point to live, it helps the minds of the members.

Mr. Apsey: The witnesses are prepared to do so, sir.

The Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le président.*

Mr. Chairman, I would like to compliment you on your listening very closely to the presentation of the second group; you have not interrupted them a single time.

The Chairman: This is irrelevant, Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: I see no difference between their presentation and that of the previous witnesses, except that one is in favour and the other is not in favour. I would like you to extend the same courtesy to all.

The Chairman: One was direct and the other went all over the lot. You are going all over the lot now. Get to the bill.

• 0850

Mr. Robichaud: Je prendrai le temps voulu et ce à l'intérieur de mon temps de parole de dix minutes. Je n'aime pas me faire pousser dans le dos. Merci.

Le président: Continuez, monsieur Robichaud.

[Translation]

concurrence, j'aimerais bien savoir avec qui ils veulent entrer en concurrence.

Le projet de loi C-18 est une mesure qui rétablit enfin l'équilibre entre les besoins des chemins de fer et des expéditeurs. Ni le CN ni le CP n'ont réussi à nous convaincre du besoin de modifier ce projet de loi. Nous appuyons le projet de loi C-18 et nous continuerons de l'appuyer tant et aussi longtemps qu'il demeurera inchangé.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Toporowski. Monsieur Apsey, votre présence à cette heure est de la plus haute importance. Nous reconnaissons l'importance du Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique. Il me fait plaisir que vous l'ayez dit, mais votre exposé en dit encore plus long sur votre opposition aux arguments servis par les sociétés ferroviaires. Nous avons en main votre exposé et les membres voudront le disséquer à cause de son importance.

À moins que nous n'ayez terminé votre présentation verbale, une période de questions et réponses, à mon sens, profiterait davantage aux membres à cause de votre expérience dans l'industrie. Ils aimeraient mieux vous poser des questions si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

M. Apsey: C'est exactement ce que nous comptons faire. Monsieur le président, nous avons dit l'essentiel. Le reste est contenu dans l'exposé. Nous sommes ici pour répondre aux questions, pas tellement moi que ces quatre experts du domaine des transports.

Le président: Je sais que vous avez donné quelques exemples dans votre exposé. Peut-être pourriez-vous, dans les réponses aux questions, donner des exemples concrets pour aider les membres à mieux comprendre.

M. Apsey: Les témoins sont disposés à vous satisfaire, monsieur.

Le président: Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.*

Monsieur le président, je dois vous complimenter d'avoir écouté si attentivement l'exposé du deuxième groupe; vous ne l'avez pas interrompu une seule fois.

Le président: Votre observation n'est pas pertinente, monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Je ne vois aucune différence entre son exposé et celui des témoins précédents, si ce n'est que ce groupe était en faveur et que l'autre ne l'était pas. J'aimerais que vous affichiez la même déférence à l'égard de tout le monde.

Le président: L'un des premiers exposés était direct alors que l'autre s'est écarté du sujet. Vous parlez de bien des choses. Attachez-vous au projet de loi.

Mr. Robichaud: I will take whatever time I need on the 10 minutes allowed to me. I do not like to be rushed. Thank you.

The Chairman: Carry on, Mr. Robichaud.

[Texte]

Mr. Robichaud: We all agree that fundamental to regional development is a good transport system supported by good transportation policies. Now we have had a lot of concerns expressed about regional development and about regions. Do you have any concerns about that question of regional development? Or do you feel that this will just sell by itself, that the provisions are in the bill and everything will go smooth and everybody will be happy? This is what you seem to say.

Mr. Toporowski: We have a lot more concerns about regional development if the bill is not passed with the captive shipper protections. It is in the remote areas of this country that the captive shippers are located. The competitive access provisions in the bill are critical. They give competitive alternatives to the people in those regions of the country.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Mr. Benjamin: All the resource industries in this country, forest and mining and other natural resource operations in this country, have been in severe economic distress for the last three or four years. Their markets have dropped drastically not only in the United States but also in other parts of the world. Is it your view that any of this is attributable to the cost of transportation in Canada, or is it attributable to events beyond anybody's control within these borders? If the trucking industry and the railroads hauled all your stuff for nothing, would you be able to substantially increase your markets? How much of this is attributable to your allegation that these high transportation costs are hurting you?

Mr. Apsey: Let me begin a response. The markets for our products, which are commodity products for the most part, are set by straight market demand, and the prices are set accordingly. In the United States or North American market, up until recently we had free trade, and we did extremely well in those markets as a community. There is no one factor that sets a price for a commodity product. It is what the consumer is willing to pay.

Transportation is a very large component of that final cost. With others in this North American continent able to have more freedom or flexibility in that, we are being put at a competitive disadvantage. We have to correct that if we are going to maintain numerous North American markets for our products. There is no question. But it is one factor; it is not the only factor.

Mr. Benjamin: Was it 10% of the problem, or 50%, or what?

Mr. Bennett: Our freight bill can comprise as much as 40% of the delivery price.

Mr. Benjamin: The size of that freight bill, 40%, is it the major factor in your difficulties in your export markets?

Mr. Apsey: I have answered that, sir. It is one factor, a major factor, in our ability to compete in foreign markets.

[Traduction]

M. Robichaud: Nous convenons tous qu'un bon réseau de transport, lui-même appuyé par de bonnes politiques en la matière, est essentiel au développement régional. Or, beaucoup de gens ont exprimé leur inquiétude face au développement régional et aux régions. Est-ce votre cas ou croyez-vous plutôt que le projet de loi est suffisant et que tout ira bien à la satisfaction de tout le monde? C'est ce que vous semblez dire.

M. Toporowski: Nous nous inquiétons beaucoup plus du développement régional si le projet de loi est adopté sans inclure une protection à l'égard des expéditeurs captifs. C'est dans les régions éloignées du Canada que se trouvent ces derniers. Les dispositions du projet de loi touchant l'accès concurrentiel sont essentielles. Elles offrent certaines formes de concurrence aux gens dans ces régions du pays.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

M. Benjamin: Depuis trois ou quatre ans, toutes les industries de ressources au pays, qu'il s'agisse des forêts, des mines et des autres richesses naturelles, sont en très mauvaise situation économique. Leurs activités commerciales ont diminué considérablement, non seulement aux États-Unis, mais également dans d'autres parties du monde. Attribuez-vous cette situation au coût des transports au Canada ou à des événements qui nous échappent? Si l'industrie du camionnage et les chemins de fer transportaient toutes vos marchandises gratuitement, seriez-vous en mesure d'accroître vos marchés de façon substantielle? Dans quelle mesure croyez-vous avoir raison lorsque vous dites que les coûts élevés du transport vous nuisent?

M. Apsey: Les débouchés de nos produits, des marchandises en grande partie, sont fonction de la demande, et les prix sont fixés en conséquence. Aux États-Unis ou en Amérique du Nord, le libre-échange existait jusqu'à tout récemment et nous faisons de très bonnes affaires. Ce n'est pas tel ou tel facteur en particulier qui fixe le prix d'une marchandise. C'est ce que le consommateur est disposé à payer.

Le transport forme une composante très importante de ce coût final. Lorsque d'autres sur ce continent nord-américain jouissent d'une plus grande latitude ou souplesse à ce titre, nous sommes désavantagés. Nous devons corriger la situation pour préserver les nombreux marchés nord-américains de nos produits. Cela ne fait aucun doute. Mais ce n'est qu'un facteur, mais non le seul.

M. Benjamin: Représente-t-il 10 p. 100 du problème, ou 50 p. 100?

M. Bennett: Nos frais de transport peuvent atteindre jusqu'à 40 p. 100 du prix de livraison.

M. Benjamin: Ce pourcentage de 40 p. 100 est-il le principal facteur qui vous cause des problèmes sur vos marchés d'exportation?

M. Apsey: Je viens de répondre à cette question, monsieur. C'est là un facteur, et de taille, de notre capacité de concurrence sur les marchés étrangers.

[Text]

• 0855

Mr. Benjamin: It has been said to us not only by the Canadian Trucking Association and the railroads, but by others, that under this legislation there will not be a reciprocity or an equity of access for Canadian transporters . . .

Let me put it this way: American transporters, particularly trucking and rail, will have certain rights of access or ability to access the movement of goods from Canada to the United States that Canadian transporters will not have in moving goods from the United States to Canada.

In the case of the trucking industry, for example, it is not only the national legislation which affects this, but each state has now and will continue to have a multiplicity of regulations which they can apply in any manner they see fit.

A Canadian trucker can get a licence to haul to New York City with no problem, but he cannot get a licence to haul anywhere else. He cannot stop at Utica or Syracuse or anywhere else. He is only allowed to haul to New York City, under New York State law. We are told, however, that under this legislation an American trucker can get his licence—we will have one common licence and other standards for the ten provinces and the federal authority—and will be able to move at will in and around Canada. So there is not an equivalency of access.

Do you think the legislation should be amended so that where there is no reciprocity or equivalency of access, then certain restrictions shall apply to U.S. carriers to make that access equivalent?

Mr. Rae: Reciprocity works both ways and we feel that the legislation has a balance in there. An example of that would be the limited application of the competitive-line rates. For example, there are major exceptions to the application of CLRs. They do not apply to import-export traffic or any traffic that is moving wholly within Canada.

In the reverse of that, the Canadian carriers have been raiding U.S. traffic for years. They have been handling traffic from a U.S. point to a U.S. point via Canada. The U.S. lines, to the best of my knowledge, do not have a similar situation. I think if we make the assumption that the U.S. and Canadian legislation should be the same . . .

Let us examine that for a minute. In Canada we have the Maritime Freight Rates Assistance Act.

Mr. Benjamin: I did not suggest that. I just asked if we should have safeguards in our legislation so that should they take action down the road which destroys an equivalency of access, we can do the tit for tat thing.

Mr. Bennett: Mr. Benjamin, we think the reciprocal arrangements in place right now or which will be in place with this legislation, will be adequate to protect the interests of

[Translation]

M. Benjamin: L'Association canadienne du camionnage, les chemins de fer et beaucoup d'autres nous ont dit qu'il n'y aurait aucune réciprocité ni égalité d'accès pour les transporteurs canadiens si le projet de loi était adopté.

Permettez-moi de reformuler ma pensée: les transporteurs américains, plus particulièrement le camionnage et les chemins de fer, jouiront de certains droits d'accès ou d'une capacité d'accès au transport des marchandises du Canada vers les Etats-Unis que les transporteurs canadiens n'auront pas en ce qui touche le cheminement des marchandises des Etats-Unis vers le Canada.

Ainsi, dans le cas de l'industrie du camionnage, ce n'est pas seulement la loi nationale qui aura un effet, mais également la multiplicité des règlements que les Etats ne cesseront d'adopter et d'appliquer comme bon leur semble.

Un camionneur canadien peut obtenir sans difficulté un permis de livraison jusqu'à New York, mais il ne pourra en obtenir un pour d'autres endroits. Il ne peut arrêter à Utica ni à Syracuse ni ailleurs. La loi de l'Etat de New York lui permet uniquement de se rendre jusque dans la ville de New York. Cependant, on nous dit que le présent projet de loi permettrait à un camionneur américain d'obtenir un permis, grâce auquel il pourrait se déplacer à loisir au Canada. Il y aurait un permis général et d'autres critères établis pour les dix provinces et le gouvernement fédéral. Il n'y a donc aucune réciprocité d'accès.

Croyez-vous que la loi devrait être modifiée de manière, que lorsqu'il n'y aurait pas de réciprocité d'accès, des restrictions particulières s'appliquent aux transporteurs des Etats-Unis en ce sens?

M. Rae: La réciprocité doit fonctionner des deux côtés et, à notre avis, la loi doit établir un équilibre à cet égard. Un exemple serait l'application limitée des taux de ligne concurrentiels. On trouve des exceptions majeures à l'application de ces taux. Ils ne s'appliquent pas au trafic d'importation—exportation ni à tout autre trafic effectué totalement au Canada.

Par contre, les transporteurs canadiens envahissent depuis plusieurs années le secteur du transport aux Etats-Unis en acheminant des marchandises entre deux points des Etats-Unis par l'intermédiaire du Canada. En autant que je sache, les réseaux américains ne présentent pas la même situation. Selon moi, en supposant que la loi soit la même au Canada et aux Etats-Unis.

Examinons cette question. Au Canada, il y a la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes.

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Je demandais seulement si notre loi devait renfermer des dispositions de sauvegarde qui élimineraient éventuellement toute équivalence d'accès, c'est-à-dire une mesure semblable à la leur.

M. Bennett: Monsieur Benjamin, selon nous, les ententes réciproques qui existent à l'heure actuelle ou qui seront en place après l'adoption de ce projet de loi suffiront à protéger

[Texte]

Canadian carriers operating in the United States to the same extent as American carriers operating in Canada are protected.

For example, at the present time there are over 1,000 Canadian trucking companies operating in the United States. I think the extensive holdings that Canadian carriers have on railways in the United States is a good indication that Canadians do have substantial operating freedoms within the United States.

Coming to the protection that is offered to the Canadian captive shipper with competitive joint-line rates, I would like to refer you to the map we have given you and show all those mills located within British Columbia. Over 75% are captive. They have no opportunity of shipping out of their mill except by one railway. For the first time these people will have a competitive choice to ship their products. lo

• 0900

Mr. Legrow: If I may add to that, Mr. Benjamin. The U.S. lines and the Canadian lines are by far the best and in the majority of our business are not in fact competitors but partners. Virtually all of our traffic moves on joint movements involving Canadian carriers and U.S. carriers.

In fact, the major Canadian railroads have become involved in marketing partnerships with U.S. carriers, and I would cite the marketing agreements between CN and BN and between the CP/Soo/Santa Fe.

I would also point out that the CN has large holdings in the United States in the Grand Trunk Western and its subsidiaries. The CP owns and operates some 12,000 miles of track in the United States; the combined Soo/Milwaukee Railroad System.

Mr. Benjamin: Well, they do not own the Milwaukee.

Mr. Legrow: Yes, they do. The CP—

Mr. Benjamin: I thought they just leased running rates on it.

Mr. Legrow: No, the Soo acquired the Milwaukee and it is now one railroad. The Milwaukee does not exist any more, so it is in fact part of the CP system.

Mr. Benjamin: Would you agree that the costs for Canadian transporters are and will continue to be higher than those in the United States for a variety of reasons? We have one-tenth the population, larger geography, a harsher climate. They have tax laws down there we do not have up here. Their truckers and railroads do not pay the fuel taxes ours do. So there is a host of things that make that difference. So would you agree that no matter how much we do, there is not much you can do to control all of those factors? Is it not correct that our costs are always going to be higher than theirs? Their volumes and shorter distances and larger markets give them a lower cost set-up than we will ever achieve.

[Traduction]

les intérêts des transporteurs canadiens qui travaillent aux Etats-Unis, dans la même mesure que les transporteurs américains sont protégés lorsqu'ils exercent une activité au Canada.

Par exemple, à l'heure actuelle, il y a plus de 1,000 entreprises canadiennes de transport qui exercent une activité aux Etats-Unis. La participation substantielle des transporteurs canadiens dans les chemins de fer aux Etats-Unis est une bonne indication, selon moi, de la grande liberté de manoeuvre des Canadiens aux Etats-Unis.

Venons-en maintenant à la protection que les taux de ligne concurrentiels offrent aux expéditeurs captifs du Canada. Si vous voulez vous reporter à la carte qu'on vous a remise, vous y verrez toutes les usines de la Colombie-Britannique. Plus de 75 p. 100 ont un marché captif, c'est-à-dire qu'elles n'ont pas d'autre choix que de passer par le chemin de fer pour expédier leurs produits. Pour la première fois, ces gens auront la possibilité de choisir le mode d'expédition de leurs produits.

M. Legrow: J'aurais un commentaire à formuler, si vous le permettez, monsieur Benjamin. Les réseaux américains et canadiens sont de loin les meilleurs et constituent en réalité des associés plutôt que des concurrents dans la majorité de nos activités communes. Presque tout notre trafic est acheminé à la fois par des transporteurs canadiens et américains.

En fait, les grands chemins de fer canadiens ont commencé à participer à des ententes de commercialisation avec les transporteurs américains, notamment les ententes entre CN et BN et celles regroupant CP/Soo/Santa Fe.

Je mentionnerai également que le CN détient une forte participation dans le *Grand Trunk Western* aux Etats-Unis et dans ses filiales. CP possède et exploite 12,000 milles de voies aux Etats-Unis, soit l'équivalent du réseau ferroviaire combiné Soo/Milwaukee.

M. Benjamin: Ils ne possèdent pas la compagnie Milwaukee.

M. Legrow: Ce que vous dites n'est pas juste. Le CP...

M. Benjamin: Je croyais qu'il se contentait de louer un droit de passage.

M. Legrow: Non. Soo a acquis Milwaukee, et c'est maintenant un seul chemin de fer. Comme le Milwaukee n'existe plus, il fait partie en réalité du réseau du CP.

M. Benjamin: Diriez-vous que les coûts que doivent assumer les transporteurs canadiens sont et continueront d'être plus élevés que ceux des Etats-Unis, et ce pour diverses raisons? Notre population est dix fois moins importante, mais notre pays est plus vaste et a un climat plus rigoureux. Ils ont des lois fiscales différentes des nôtres. Les camionneurs et les chemins de fer ne payent pas les taxes sur le combustible que nous avons au Canada. Il y a donc une foule de choses qui nous différencient. Êtes-vous d'accord pour dire qu'il n'y a pas grand-chose qu'on puisse faire pour contrôler tous ces facteurs, peu importe les mesures que nous prenons? N'est-il pas juste d'affirmer que nos coûts seront toujours supérieurs aux leurs? Grâce aux volumes de marchandises, aux distances plus

[Text]

Mr. Toporowski: Mr. Benjamin, it is a question that covers a lot of territory. But I would note on the part of the railways that several studies, the Trotter study, the Peat Marwick study, have indicated that in terms of railway costs, CP's cost is lower than any of the American railroads—that we do have a low cost base.

The other thing . . . yes, on a Canadian perspective there are certain problems. We have the problem of distance. When you deliver lumber from northern B.C. down into markets in the United States, you are competing with Washington, Oregon. We have a greater distance to travel, which means we have to worry more about transportation efficiency. We cannot afford to have a transportation system that is inefficient. That is why we need this legislation.

Mr. Benjamin: We have been told it has already started, in the matter of the area of confidential contracts, for example . . . in pulp from northwestern Ontario that is destined for the eastern seaboard of the United States, Boston, New York and so forth. What used to travel by CN or CP to a port of exit in Quebec or New Brunswick, and then by a U.S. carrier, is now going south through Duluth to Burlington Northern or Conrail and then on to the U.S. destination. And Conrail will no longer take part with CN or CP for what used to be the Canadian portion of the route. But it has already started in anticipation of this legislation. Do you agree with that, or have you run and found any evidence on your own on it—that commodity or any others?

Mr. Legrow: It is the whole argument of confidential contracts that got this whole review kicked off, and the Canadian lines certainly, with some justification I guess, complained that the U.S. lines, with confidential contracts, were able to access Canadian traffic and the Canadians could only get at it through published rates.

Well, this bill is going to fix that. That fixing of the problem creates a problem for shippers in that the captive shippers, if possible, under 1967 legislation, superimpose on top of that with confidential contracts to help the railroads out of their problem . . . Would have been a hell of a hole for us to be in.

I think what happens here is that the whole scheme of captive-shipper provisions in this legislation provides a balance between the power that has been given to the railroad and creates a counterbalance so the shipper can at least have a fair chance at negotiation, and that is why we support this thing as a package.

Mr. Benjamin: Do you think the small member of your organization, who moves maybe 300 truckloads or carloads a year, is going to get the same opportunity on a confidential

[Translation]

courtes et aux marchés plus importants, leurs coûts sont inférieurs à ceux que nous pourrions jamais atteindre.

M. Toporowski: Monsieur Benjamin, cette question est très vaste. Dans le cas des chemins de fer, plusieurs études, notamment l'étude Trotter, l'étude Peat Marwick, ont indiqué que les coûts des compagnies ferroviaires et ceux du CP étaient inférieurs à ceux de tout autre chemin de fer en Amérique, en d'autres termes que notre base de coûts est plus petite.

Il y a certains problèmes du côté canadien, par exemple la distance. Lorsqu'on expédie du bois d'oeuvre du nord de la Colombie-Britannique jusqu'aux États-Unis, on concurrence Washington, Oregon. Nous avons une plus grande distance à parcourir, nous devons nous préoccuper davantage de l'efficacité du transport. Nous ne pouvons nous permettre un système de transport inefficace. Voilà pourquoi nous avons besoin de ce projet de loi.

M. Benjamin: On nous a dit que les marchés confidentiels existent déjà, par exemple dans le cas de la pâte à papier du nord-ouest de l'Ontario, qui est acheminée sur la côte est des États-Unis, à Boston, New York et d'autres villes. Ce qui était auparavant acheminé par CN ou CP jusqu'à un point de sortie du Québec ou du Nouveau-Brunswick, pour ensuite être pris en charge par un transporteur américain, passera maintenant au sud par Duluth et Burlington Northern ou Courail jusqu'au point de destination aux États-Unis. De plus, Courail n'autorisera plus CN ou CP à transporter des marchandises sur la partie de l'itinéraire qui leur était réservée. Mais on a déjà pris de telles mesures en prévision du projet de loi. Êtes-vous d'accord ou avez-vous trouvé des preuves vous-mêmes en ce qui touche le transport des marchandises?

M. Legrow: C'est toute la question des marchés confidentiels qui a lancé cet examen; à mon avis, les réseaux canadiens, à juste titre à mon sens, se sont insurgés contre le fait que les réseaux américains, en vertu de marchés confidentiels, pouvaient s'approprier une partie du trafic canadien, alors que les réseaux du Canada n'y avaient droit que par le biais des taux publics.

Le projet de loi autorisera cette situation. En agissant de la sorte, on règle le problème des expéditeurs puisque les expéditeurs captifs, en vertu de la Loi de 1967, avec les marchés confidentiels visant à aider les sociétés ferroviaires à régler leur propre problème . . . Nous aurions été dans un beau pétrin.

A mon avis, tout cet ensemble de dispositions du projet de loi à l'égard des expéditeurs captifs a pour but de contrebalancer le pouvoir accordé aux sociétés ferroviaires en donnant au moins la chance aux expéditeurs de négocier un moyen de transport. Voilà pourquoi nous appuyons le projet de loi.

M. Benjamin: Croyez-vous qu'un taux confidentiel donnera aux petits membres de votre organisation, qui expédient peut-être 300 charges par année, les mêmes chances qu'aux gros

• 0905

• 0910

[Texte]

rate as the big one? How will he ever know if he is getting an equal break? Is it not anti-competitive when you have that kind of a situation?

Mr. Bennett: The competitive joint-line rates, the final-offer arbitration, and so forth—all these provisions are designed to implement protection for the captive shipper, the small shipper, the remote shipper. He does not have any of those protections right now, and we are very happy to see that people like yourself are concerned enough to want to retain the competitive joint-line rates. You asked the Minister of Transport on January 29, 1986 to provide assurances to industries like ours, to small shippers, that the competitive joint-line rates and protection for captive shippers would remain in the legislation.

Mr. Legrow: In the current legislation, the protection for the small shipper is based on section 278, maximum rates, which has never been used, and on section 23, public interest, which if a small shipper tried to use would put him in bankruptcy.

The case of the small shipper, especially a small captive shipper in this country, under the 1967 regulations, was dire indeed. Now with access to final-offer arbitration, competitive line rates, and the ability to work with the railroads on contracts for specific market niches, I think small shippers in Canada have a better opportunity than they have ever had before.

The Chairman: Keep going if you are answering that question.

Mr. Toporowski: Quite often it is very difficult to define who is a large and who is a small shipper. I will give you one example.

MacMillan Bloedel is the largest forest products company in British Columbia, but we have major markets all over the world. If you look at the North American rail market, we are far, far out of the ranks of the largest shipper in it. Similarly, if you take the North American rail market, and you take a very large rail shipper, he may be trying to cover the whole market. In covering the whole market, he may be a much smaller shipper in any particular aspect of the market. If you take a very small forest products company who is concentrating into one market niche, he could easily be the largest shipper in that market niche. He could easily write a contract for that one market niche that would be better than one MacMillan Bloedel could get. It is very difficult in this circumstance to say who is a large and who is a small shipper.

Mr. Belsher: I would like to thank the COFI here this morning for their brief and for also dealing with the concerns that the railways have lodged with the committee. The railways would be invited back.

We asked them to come forward first because we felt the greatest impact of the legislation would be on the railways. We

[Traduction]

expéditeurs? Les situations de ce genre ne vont-elles pas à l'encontre des règles de la concurrence?

M. Bennett: Les tarifs conjoints concurrentiels, l'arbitrage de l'offre finale et ainsi de suite—toutes ces dispositions visent à mettre en oeuvre une protection pour l'expéditeur captif, le petit expéditeur, l'expéditeur isolé. Il ne jouit d'aucune de ces formes de protection à l'heure actuelle, et nous sommes très heureux de voir que des gens comme vous s'intéressent suffisamment à eux pour vouloir conserver les tarifs conjoints concurrentiels. Vous avez demandé au ministre des Transports le 29 janvier 1986 de donner aux industries comme la nôtre, aux petits expéditeurs, l'assurance que les tarifs conjoints concurrentiels et la protection pour les expéditeurs captifs demeurerait dans la loi.

M. Legrow: Dans la loi actuelle, la protection du petit expéditeur se fonde sur l'article 278, tarifs maximaux, qui n'a jamais servi, et sur l'article 23, intérêts publics, qui entraînerait la faillite d'un petit expéditeur s'il tentait d'y avoir recours.

La situation du petit expéditeur au Canada, et surtout du petit expéditeur captif, était terrible sous le régime du règlement de 1967. Maintenant qu'ils ont accès à l'arbitrage de l'offre finale et aux tarifs de ligne concurrentiels, et qu'ils peuvent travailler avec les transporteurs ferroviaires à des contrats visant des créneaux particuliers, je crois que la situation des petits expéditeurs au Canada n'a jamais été aussi bonne.

Le président: Continuez si vous répondez à la question.

M. Toporowski: Il est souvent très difficile de faire la distinction entre petit et gros expéditeur. Permettez-moi de vous donner un exemple.

MacMillan Bloedel est la plus importante société de produits forestiers de Colombie-Britannique, mais elle a de grands marchés partout au monde. Si nous considérons le marché nord-américain du transport ferroviaire, nous sommes très loin d'y être le plus gros expéditeur. De même, si nous considérons le marché nord-américain du transport ferroviaire, et que nous prenons l'exemple d'un très gros expéditeur de marchandises par voie ferrée, il se peut qu'il tente de couvrir tout le marché et qu'il soit ainsi un expéditeur beaucoup moins important dans n'importe quel créneau particulier du marché. Par contre, une très petite société de produits forestiers qui se concentre sur un créneau particulier, pourrait facilement être le plus gros expéditeur dans ce créneau. Elle pourrait facilement passer un contrat pour ce marché particulier, qui serait meilleur qu'un contrat que pourrait obtenir MacMillan Bloedel. Dans ces circonstances, il est très difficile de dire qui est le gros et qui est le petit expéditeur.

M. Belsher: J'aimerais remercier le COFI de son mémoire, et aussi d'avoir traité des préoccupations que les compagnies de chemin de fer ont communiquées au Comité. Les compagnies de chemin de fer seront invitées de nouveau.

Nous leur avons demandé de comparaître les premières parce que nous croyons que ce sont les compagnies de chemin

[Text]

sincerely hope that this legislation will establish greater competition for the people shipping goods across and out of our country.

• 0915

Can you tell us whether or not this will offer a greater alternative for truckers, for your people within the trucking industry? A number of your products are trucked to the American side and then put on railways across the border. Does this offer an opportunity to the railways to get back some of the business which is already leaving our country by way of trucks?

The Chairman: When you answer that, could you also tell us what the shift has been from rail to truck since 1967, or whatever your benchmark is? In other words, is there a market for the railways to regain?

Mr. Rae: Yes, I would say there is. To answer Mr. Belsher's question, I think the answer would be in confidential contracts. Right now, as you know, the Canadian rates are visible, so their American competitors can see what their rate levels are and adjust their rate structures accordingly through confidential contracts. Under the proposed legislation, Canadian railroads will also have the ability to enter into confidential contracts and can regain that lost traffic, which is something they have not had before.

The Chairman: If there has been a shift since 1967 or so from rail to trucks taking your product to the American border or beyond, what has this shift been? You were a captive shipper to the rail.

Mr. Rae: I think the benchmark would be 1980, not 1967. With the implementation of the Staggers Act and the advent of confidential contracts reaching up to Canadian shippers, there has been an erosion of rail traffic to truck traffic to the American railhead. However, I do not have the numbers of what the magnitude of that is.

Mr. Legrow: With regard to the case of traffic that is being trucked from Canada to the American railhead and then railed beyond, in the CP submission, they say that there is not a single truckload of business in Canada that they cannot get back with lower rates because they have done their marketing job that well. However, we do not subscribe to that. Much of the Canadian lumber business that has been hauled, particularly to the BN and the UP, should certainly be able to attack that business with confidential contracts and reverse that trend.

Mr. Belsher: The railways have asked us about the inter-switching. CN have asked us to leave it at 4 miles, and the bill now has it going up to 30 kilometers, but CP have asked us to move it back to 15 kilometers. Does the council have any

[Translation]

de fer qui ressentiront le plus l'effet de la Loi. Nous espérons sincèrement que cette loi favorisera une concurrence accrue pour les gens qui expédient des marchandises à l'intérieur du Canada et à destination de l'étranger.

Pouvez-vous nous dire si cela offrira plus de possibilités pour les camionneurs, pour vos gens de l'industrie du camionnage? Un certain nombre de vos produits sont transportés par camion jusqu'aux Etats-Unis et expédiés par chemin de fer dans ce pays. Cela donnerait-il une occasion aux compagnies de chemin de fer de recouvrer une partie du trafic de marchandises qui quitte le pays par camion?

Le président: Lorsque vous répondrez à cette question, pourriez-vous aussi nous dire quelle a été l'ampleur du changement en faveur du transport par camion depuis 1967, ou l'année repère que vous utilisez? En d'autres termes, y a-t-il un marché que les compagnies de chemin de fer peuvent reconquérir?

M. Rae: Je dirais que oui. Pour répondre à la question de M. Belsher, je suis d'avis que la réponse se trouverait dans les contrats confidentiels. A l'heure actuelle, comme vous le savez, les tarifs canadiens sont visibles, de sorte que les concurrents américains peuvent redresser leur structure des tarifs en fonction des niveaux canadiens par le biais de contrats confidentiels. Si le projet de loi est adopté, les compagnies de chemin de fer canadiennes pourront aussi passer des contrats confidentiels et recouvrer ce commerce perdu, ce qu'ils ne pouvaient faire auparavant.

Le président: S'il y a eu un changement depuis 1967 ou une autre année en faveur de l'utilisation accrue de camions pour transporter votre produit jusqu'à la frontière américaine ou au-delà, quelle en a été l'importance? Vous étiez un expéditeur sous la dépendance des chemins de fer.

M. Rae: Je crois que l'année repère serait 1980 et non pas 1967. Depuis l'entrée en vigueur de la *Staggers Act* et l'apparition d'un contrat confidentiel attirant les expéditeurs canadiens, les chemins de fer canadiens ont perdu une partie du marché au profit du transport par camion jusqu'aux têtes de lignes américaines. Toutefois, je n'ai pas de chiffres pouvant indiquer l'importance de ce changement.

M. Legrow: Au sujet du transport de marchandises par camion du Canada aux têtes de lignes américaines et de leur transport ultérieur par chemin de fer dans ce pays, le CP dit dans son mémoire qu'il n'y a pas une seule charge de marchandises au Canada qu'il ne pourrait recouvrer grâce à des tarifs moins élevés, parce qu'il a bien fait son travail de mise en marché. Toutefois, nous ne sommes pas d'accord. Une grande partie du bois canadien qui a été transporté par camion, surtout jusqu'au BN et au UP, serait certainement en mesure de menacer ce commerce grâce aux contrats confidentiels, et d'inverser cette tendance.

M. Belsher: Les compagnies de chemin de fer nous ont posé des questions au sujet de l'aiguillage commun. Le CN nous a demandé de laisser la limite à 4 milles, et le projet de loi prévoit de la porter à 30 kilomètres, mais le CP nous a

[Texte]

thoughts on that aspect? I do not know whether it is covered in your brief or not.

Mr. Toporowski: The 4 miles was set in the very early part of this century when cities were very small, but we are in a different world now and 30 miles seems totally rational. With regard to CPs recommendation, I would also suggest that CP has some of the most sophisticated computer programs to decide at what mileage they are hurt the least.

Mr. Belsher: Thank you.

Mr. Taylor: I was impressed when you said that this legislation would give our shippers a choice because competition is the lifeblood of a free enterprise economy. If there is no competition, you get a monopoly and the carrier can charge as much as the market will bear. Consequently, the consumers pay the price. However, I wonder if you would enlarge on this statement that the legislation would now give our shippers a choice.

• 0920

Mr. Legrow: I will have a crack at this. I notice Mr. Cochrane has opened up the map we supplied. If you look at the dots and triangles and squares on the map, you will see a large part of our business is captive to one railroad. We are either on CN or CP.

If you are on CN then you will without doubt move your traffic to the continental United States via CN/DWP and thence whatever. If you are located on CP, you will move your traffic CP/Soo and whatever.

What this legislation will give us is an opportunity to move our business CN/DWP or CP/Soo. We will create competition at origin. This has to be good for us and for the country as a whole. Competition will breed efficiency.

Mr. Taylor: There is one other point I would like to develop a little. It arises out of what Mr. Benjamin was mentioning about American truckers taking over. Alberta has been operating in somewhat of a free economy for the last two or three years. According to the Alberta Truckers' Association, 10 years ago there were 20 American truckers operating in the province compared to one Canadian.

Since the free economy has taken over it has changed. Now there is one American to one Canadian. Instead of the Americans taking over, it has been the reverse. When these truckers come in from the United States they work under our laws, which I think is something we have to remember.

Do you have any comment on this? Do you think the Alberta experience would be common, or is it the exception?

The Chairman: This is B.C., Mr. Taylor.

[Traduction]

demandé de la ramener à 15 kilomètres. Le Conseil a-t-il un avis sur cette question? Je ne sais pas si vous en parlez dans votre mémoire.

M. Toporowski: La limite de 4 milles a été établie au début du siècle, alors que les villes étaient très petites, mais le monde a bien changé et aujourd'hui, 30 milles semble tout à fait rationnel. Pour ce qui est de la recommandation du CP, j'ajouterai que cette compagnie dispose de programmes informatiques qui sont parmi les plus perfectionnés et qui doivent lui permettre de déterminer à quel milage elle souffre le moins.

M. Belsher: Merci.

M. Taylor: J'ai été impressionné lorsque vous avez dit que ce projet de loi donnerait un choix aux expéditeurs, parce que la concurrence est le pivot d'une économie de libre entreprise. S'il n'y a pas de concurrence, on obtient un monopole et le transporteur peut pratiquer le prix le plus élevé que le marché tolérera. Par conséquent, les consommateurs paient la note. Toutefois, je me demande si vous pourriez ajouter quelques détails à cette déclaration, c'est-à-dire que le projet de loi donnerait un choix aux expéditeurs.

M. Legrow: Je vais essayer. Je vois que M. Cochrane a ouvert la carte que nous avons fournie. Si vous regardez les points, les triangles et les carrés sur la carte, vous verrez qu'une grande partie de nos affaires est sous la dépendance d'un seul chemin de fer, soit le CN ou le CP.

Si vous dépendez du CN, vous transporterez sans aucun doute votre produit aux États-Unis continentaux par l'intermédiaire du CN, et de DWP par la suite. Si vous dépendez du CP, vous transporterez votre produit par le CP/Soo.

Ce projet de loi nous permettra de transporter notre produit par CN/DWP ou CP/Soo. Nous créerons une concurrence à l'origine. Cela ne peut faire autrement que d'être bon pour nous et pour l'ensemble du pays. La concurrence favorisera l'efficacité.

M. Taylor: Il y a un autre point sur lequel j'aimerais qu'on s'étende un peu. Il découle de ce que M. Benjamin disait au sujet des camionneurs américains qui prennent le dessus. Depuis deux ou trois ans, l'Alberta fonctionne dans ce qu'on pourrait appeler une économie libre. Selon l'*Alberta Truckers' Association*, il y avait, il y a dix ans, 20 camionneurs américains faisant des affaires dans cette province, comparativement à un camionneur canadien.

Sous le régime d'économie libre, les choses ont changé. Maintenant, il y a un Américain pour un Canadien. Ce sont maintenant les Canadiens qui prennent le dessus. Lorsque les camionneurs viennent des États-Unis, ils travaillent sous nos lois, ce qui est une chose dont il faut se souvenir.

Auriez-vous un commentaire à ce sujet? Croyez-vous que la situation en Alberta se reproduirait ailleurs, ou bien est-ce une exception?

Le président: Nous parlons de la Colombie-Britannique, monsieur Taylor.

[Text]

Mr. Bennett: We think it would be common, and this type of a situation would prevail under the proposed legislation.

The Chairman: Just as a matter of interest following along this line, in the switch from rail to truck, you have not been able to put a percentage on it, but has it been to Canadian trucks or American trucks? In other words, how much penetration has there been of American trucks into your market, especially in the interior? Have they been your own trucks?

Mr. Bennett: No, they have been common carriers. I do not think the thrust toward trucking has changed the ratio of Canadians to Americans a substantial bit at all.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: I would like to direct one or two questions to Mr. Toporowski, who led off this captive shipper aspect saying 75% of the witnesses' mills are captive shippers. I take it he meant these were railway captive shippers under the act. What percentage of these would have any alternate mode of transportation?

Mr. Toporowski: I am saying 75% are rail captive. We would have a great difference of opinion with the railways over the question of how many of them are really captive with no alternatives. The railways' point of view is that if you are shipping 2,000 carloads of lumber out of a mill and you can get one truckload in there, you are not captive.

Let me give you an example. If you have a community on the end of a railway line, out in the outback at the end of the line, you may have a certain amount of truck competition. There are groceries and other products going into the community. The trucks will be going into the community full and coming back out empty.

You can get a certain amount of competitive access by filling those trucks with forest products to take out of the community up to the point where you have filled every truck coming in. Once you go beyond that point, you have to bring trucks in empty and then take them out full.

• 0925

The railways would say if you can get five trucks in there, you have competitive access. When you are talking about shipping 1,000 or 2,000 or 3,000 carloads of traffic, it has to go by rail to be economically efficient, and you need competitive rail alternatives.

Mr. Legrow: The company I represent has a mill in a town called Fraser Lake, just west of Prince George. Prior to 1980, our mill at Fraser Lake paid the same freight rates for shipping our lumber into the southwestern United States as shippers, for instance, in Kamloops; and we are roughly equidistant from the southwest markets with shippers in Kamloops.

[Translation]

M. Bennett: Nous croyons que ce genre de situation serait la règle si le projet de loi était adopté.

Le président: Incidemment, ce passage du transport ferroviaire au camionnage—vous n'avez pu nous en donner une idée en pourcentage—a-t-il favorisé les camionneurs canadiens ou américains? En d'autres termes, dans quelle mesure les camionneurs américains ont-ils pénétré dans votre marché, surtout à l'intérieur? Est-ce qu'il s'agissait de vos propres camions?

M. Bennett: Non, il s'agissait de transporteurs communs. Je ne crois pas que la popularité croissante du camionnage ait modifié le rapport entre camionneurs canadiens et américains.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: J'aimerais poser une ou deux questions à M. Toporowski, qui a abordé la question des expéditeurs captifs en disant que 75 p. 100 des scieries des témoins sont des expéditeurs captifs. Je suppose qu'il voulait dire qu'il s'agit d'expéditeurs sous la dépendance des chemins de fer au sens de la loi. Quel pourcentage de ces expéditeurs auraient un autre mode de transport à leur disposition?

M. Toporowski: J'affirme que 75 p. 100 sont sous la dépendance des chemins de fer. Nous serions loin d'être d'accord avec les chemins de fer quant au nombre de ces expéditeurs qui sont vraiment captifs, sans autre mode possible de transport. Les chemins de fer sont d'avis que si vous expédiez 2,000 chargements de bois-d'oeuvre d'une scierie et que vous pouvez faire un chargement par camion, vous n'êtes pas captif.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Si vous avez une collectivité à la fin d'une ligne, vous pouvez peut-être avoir une certaine concurrence des camions. Des articles d'épicerie et d'autres produits y sont transportés. Les camions arriveront pleins et en repartiront vides.

Vous avez accès à un mode concurrentiel lorsque vous remplissez ces camions de produits forestiers à sortir de la collectivité, mais seulement jusqu'à ce que vous les ayez tous remplis. Passé ce point, vous devez faire venir les camions vides et les retourner pleins.

Les compagnies de chemins de fer diraient que si vous pouvez faire venir cinq camions, vous avez l'accès concurrentiel. Lorsque vous expédiez 1,000 ou 2,000 ou 3,000 wagons de marchandises, il faut que ça se fasse par rail pour être efficaces sur le plan économique, et vous avez besoin d'autres transports par rail qui soient concurrentiels.

M. Legrow: La société que je représente a une scierie dans un village appelé Fraser Lake, juste à l'ouest de Prince George. Avant 1980, notre scierie de Fraser Lake payait, pour l'expédition de notre bois de construction au sud-ouest des États-Unis, les mêmes tarifs marchandises que les expéditeurs, par exemple, de Kamloops; et nous sommes à peu près à la même distance des marchés du sud-ouest que les expéditeurs de Kamloops.

[Texte]

Since 1980, the difference between Fraser Lake and Kamloops has been that Kamloops is closer to the Burlington Northern. So what has happened over the past five years is that while our freight rates at Fraser Lake have taken moderate increases and have stayed at a fairly high level, the rates at Kamloops have been reduced. At one point they were about \$1.50 per 100 pounds cheaper, which put us at roughly a \$25 per 1,000 freight disadvantage as compared with people we at one time were evenly competitive with on transportation.

We ship roughly 3,000 cars from that particular mill, so our size there did not do us a hell of a lot of good . . . getting back to the big versus small. Because we are captive, we had no option. So competitive joint line rates are certainly going to be something we will be exercising to help us in that situation.

Mr. Reid: I would like to talk about the competitive line rates and the competitive access provisions in the bill. But first, you may have gathered from the questions already put that we are concerned with the changing trends in modes of transportation, from rail to truck, to U.S. rail or U.S. trucks; whatever. As you foresee the development of the forestry and lumbering industry down the line five or ten years, what changes in modes . . . and you have indicated already you use all kinds of modes, and the U.S. transportation lines as well. What do you foresee in a trend change in the foreseeable future?

Mr. Toporowski: This can be very situation-specific. Take the example of a confidential contract our company has in the United States. The product is newsprint, and it is going to the southwestern United States. We have direct access through a barge system with the American railroads, hence we are able to conclude a confidential contract with the American roads.

Prior to 1980, we used to deliver newsprint in a system that served between 40 and 50 different destinations in the southwestern United States. It involved very, very long car cycles, because a lot of those destinations were on secondary lines and that type of thing.

When confidential contracting came in and became a possibility, we wrote a contract with the railway. It was the type of contract we call a "win-win contract". They win and we win. We get a lower rate. But one of the conditions of that contract was that instead of going to 50 different destinations the railway had great difficulty servicing, we went to 3 main line destinations, where we put the newsprint into a warehouse and then we distributed the newsprint from the warehouse to the final customer by truck. That cut a 40-day car cycle down to 16 days, and it made massive economies for the railway. But at the same time, look what it did. It opened a new truck market; a truck market that had never existed before.

But to answer you simply, saying the changes we are proposing are going to shift a whole bunch of traffic from

[Traduction]

Depuis 1980, le fait que Kamloops soit plus proche du réseau Burlington Northern crée une différence entre Fraser Lake et Kamloops. Donc, au cours des cinq dernières années, nos tarifs marchandises à Fraser Lake ont connu des augmentations modérées et sont demeurés à un niveau assez élevé, alors que les tarifs à Kamloops ont baissé. A un moment donné, ils étaient inférieurs d'environ 1.50\$ les 100 livres, ce qui nous désavantageait d'environ 25\$ les 1,000 livres par rapport aux expéditeurs avec lesquels nous étions sur un pied d'égalité dans le domaine du transport.

Nous expédions environ 3,000 wagons à partir de cette scierie, alors notre importance à cet endroit ne nous a pas fait grand bien . . . en revenant à la notion de gros et de petit expéditeur. Parce que nous sommes captifs, nous n'avions pas le choix. Par conséquent, nous allons certainement nous prévaloir des tarifs de ligne conjointe concurrentiels pour nous aider dans cette situation.

M. Reid: J'aimerais parler des tarifs de ligne concurrentiels et des dispositions du projet de loi visant l'accès aux autres transporteurs ferroviaires. Mais auparavant, comme il ressort des questions déjà posées, nous nous inquiétons de l'évolution des tendances dans les modes de transport, du passage du rail au camion, au transport ferroviaire américain ou au camionnage américain. Selon votre opinion sur l'évolution de la foresterie et de l'industrie du bois de construction au cours des cinq ou dix prochaines années, quel changement de mode . . . Vous avez déjà indiqué que vous utilisez tous les modes de transport ainsi que les réseaux de transport américain. Quel changement de tendance prévoyez-vous d'ici quelques années?

M. Toporowski: Ce peut être très différent selon les situations. Prenons, par exemple, le contrat confidentiel de notre société aux États-Unis. Le produit en question est le papier journal, et il est expédié au sud-ouest des États-Unis. Nous avons un accès direct aux chemins de fer américains par un système de transport par péniche, de sorte que nous pouvons passer un contrat confidentiel avec les chemins de fer américains.

Avant 1980, nous utilisions pour livrer le papier journal un système qui desservait entre 40 et 50 destinations différentes dans le sud-ouest des États-Unis. Le cycle de rotation des wagons était extrêmement long parce qu'un grand nombre de ces destinations étaient situées sur des lignes secondaires.

Lorsque la passation de contrats confidentiels est devenue possible, nous avons signé un contrat avec le chemin de fer. C'était le genre de contrat qui bénéficie aux deux parties. Nous obtenons un tarif moins élevé. Mais une des conditions de ce contrat, c'est qu'au lieu d'expédier notre papier journal à 50 destinations différentes que le chemin de fer avait beaucoup de difficultés à desservir, nous l'envoyons à trois destinations de grandes lignes, où il est entreposé puis distribué par camions au client final. Cela a ramené à 16 jours un cycle de rotation de wagons de 40 jours, et a permis aux chemins de fer de réaliser des économies énormes. En même temps, ce contrat a créé un nouveau marché pour le camionnage, un marché qui n'existait pas auparavant.

Mais pour répondre simplement à votre question, il est peu probable que les changements que nous proposons transfèrent

[Text]

truck to rail, from rail to truck, however you say it... probably not. We are going to end up with a whole bunch of differences in our distribution systems that are going to be situation-specific. Maybe it is better for a particular mill to truck its stuff out to a main line destination where it would be loaded to go to the market. Maybe in another instance something else happens. But the ability under these confidential contracts is to sit down with the railway and work out a distribution system that best fits the specific circumstance.

• 0930

So in answer to that question, I cannot say that everything is going to shift to truck; everything is going to shift to rail. I think we are going to end up with a lot more innovative and different systems where quite often we are going to be integrating truck and rail.

Mr. Reid: Then let me put it this way, Mr. Chairman. You have already indicated that the rails have much concern about some of the closures in this bill. We talked in terms of interswitching already. You have indicated you would like to have as wide an interswitching right as you can, and this might give you access to even a greater number of loads of shipping if we gained American lines which do not give us reciprocal rights to the railways.

We need a fair balance, and I am sure you would agree we need a fair balance in a carrier networking system as well, we being trade people, and we want to give our shippers a competitive edge if we can. Do you really need all the competitive access provisions that are in this bill, or are you prepared to prioritize any of these? Do you really need competitive line rates, or the terminal running rates to keep you in a competitive mode?

Mr. Bennett: Mr. Reid, I think I should refer you to the COFI position in the document we handed you. Our position we are presenting to you here today is a compromise position. We have withdrawn the objection we originally had to confidential contracts, because we were afraid of the position of the captive shipper. We were afraid of the monopoly power of the railways that would be exerted against him to extract out of the captive shipper the cost of the railways being competitive where they were able to compete with one another. That is a compromise position. We have already prioritized our position without competitive joint line rates, without final offer arbitration, and we improved the appeal procedure. Our support for this bill turns into bitter opposition.

Mr. Reid: Have you then, Mr. Toporowski, looked at the provisions of clause 59—the investigation process, the public interest concerns—in relation to confidential rates? Are you accepting both the confidential rates and the public interest investigation?

Mr. Bennett: Yes, sir.

[Translation]

une partie énorme du trafic du camionnage au transport ferroviaire, ou du transport ferroviaire au camionnage. Nous allons nous retrouver avec beaucoup de différences dans nos réseaux de distribution, qui seront propres à chaque situation. Il est peut-être préférable que telle ou telle scierie transporte son produit par camion jusqu'à une destination de grande ligne, où il serait chargé et transporté jusqu'au marché. Il se passe peut-être quelque chose d'autre dans d'autres cas. Mais ces contrats confidentiels permettent aux expéditeurs de s'asseoir avec les dirigeants d'un chemin de fer et d'établir un réseau de distribution qui répond le mieux aux circonstances particulières.

Ainsi, pour répondre à cette question, je ne peux pas dire que nous n'utiliserons dorénavant que les camions ou que les chemins de fer. Je crois qu'on finira par obtenir beaucoup plus de systèmes innovateurs et différents, qui souvent intégreront le camionnage et le transport ferroviaire.

M. Reid: Alors, permettez-moi de reformuler ma question, monsieur le président. Vous avez déjà indiqué que les chemins de fer s'inquiètent beaucoup de certaines dispositions de ce projet de loi. Nous avons déjà parlé du changement de voie. Vous avez indiqué que vous aimeriez que les limites soient aussi généreuses que possible, et que cela pourrait vous donner accès à un nombre encore plus grand de chargements si nous gagnions des lignes américaines qui ne nous donnent pas des droits réciproques aux chemins de fer.

Nous avons besoin d'un équilibre juste, et je suis sûr que vous croyez, comme moi, que nous avons aussi besoin d'un équilibre juste dans un système inter-réseau de transporteurs, puisque nous sommes des commerçants et que nous voulons donner à nos expéditeurs un avantage concurrentiel si nous le pouvons. Avez-vous réellement besoin de toutes les dispositions sur l'accès concurrentiel qu'on trouve dans ce projet de loi, ou êtes-vous disposé à donner la priorité à certaines d'entre elles? Avez-vous réellement besoin de tarifs de ligne concurrentielle, de droits d'exploitation pour assurer la concurrence?

M. Bennett: Monsieur Reid, je crois que je devrais vous renvoyer à la position du COFI précisée dans le document que nous vous avons remis. La position que nous vous présentons aujourd'hui est une position de compromis. Nous avons retiré l'objection que nous avions à l'égard des contrats confidentiels, parce que nous craignions pour les expéditeurs captifs. Nous avions peur du monopole que les compagnies de chemin de fer pourraient exercer contre eux dans les cas où ils entreraient en concurrence. Voilà une position de compromis. Nous avons déjà établi nos priorités sans tarifs de ligne conjointe concurrentiels, sans arbitrage de l'offre finale, et nous avons amélioré la procédure d'appel. L'appui que nous donnions à ce projet de loi se transforme en une opposition amère.

M. Reid: Alors, monsieur Toporowski, avez-vous examiné les dispositions de l'article 59—le processus d'enquête, les questions d'intérêt public—en rapport avec les tarifs confidentiels? Acceptez-vous les tarifs confidentiels et l'enquête dans l'intérêt public?

M. Bennett: Oui, monsieur.

[Texte]

The Chairman: I have Mr. Cochrane, very short; Mr. Angus, very short; and Mr. Robichaud, who was delightfully short at first, wants another short question, but we are still within the time parameters.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

I notice that you indicate that 75% of your membership is basically captive shippers and about 70% of your whole operation is shipped by rail. You mention the three regions you have. You talked about the Caribou and the northern one that virtually there are no alternatives; they are captive shippers. Your coast region, there is a lot of competition and opportunities for alternatives. And your southern one there is a mixture. Is there any difference in your transportation costs or the percentage of the transportation costs in those three regions that would reflect that make-up? We are assuming that if there is more competition the transportation costs are going to be lower. Is it basically proven that in the coastal region you have lower transportation costs than you would, for example, in the Caribou and northern?

Mr. Legrow: Yes, I think generally that is true. What you have to recognize is that in the northern region and the interior, by far the greatest portion of our products goes by rail into the United States. The coastal region has the world as a marketplace, and they cut products that are marketable all over the world. Most of the production in the interior is CLS- or ALS-grade lumber which is used in construction in North America. And that is our marketplace. So when you look at the cost of transportation, it becomes difficult on average, because we are sort of from the northern interior and the interior, moving by rail into the United States. We are huge rail movers, whereas the coastal production—

Mr. Cochrane: Then even in the Caribou and northern one, is the rate per mile different from what it is in the south, where you have competition between CP and BN?

Mr. Legrow: It certainly is.

Mr. Cochrane: Is it significant?

Mr. Legrow: Yes, it certainly is.

• 0935

Mr. Cochrane: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, I have a couple of questions for you, very short ones. In terms of lumber products, the price of that is market-driven, is that correct? It is not a question of cost plus profit; whatever Chicago tells you it is going to be, that is it. Is that correct?

Mr. Rae: That is correct.

Mr. Angus: Then deregulation on the transportation side for rail will not have any impact on the price the consumer pays.

[Traduction]

Le président: Monsieur Cochrane, soyez très bref; monsieur Angus, de même; M. Robichaud, qui a été agréablement bref au départ, voudrait poser une autre petite question, mais nous n'avons pas encore dépassé les limites de temps.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

Vous indiquez que 75 p. 100 de vos membres sont fondamentalement des expéditeurs captifs et qu'environ 70 p. 100 de toute votre production est expédiée par rail. Vous parlez des trois régions de la province. Vous dites que dans le Caribou et la région du nord, il n'y a à peu près pas de choix; les expéditeurs sont captifs. Dans la région côtière, il y a beaucoup de concurrence et de possibilité d'autres modes de transport. Dans la région du sud, la situation est mixte. Y a-t-il une différence de frais de transport ou du pourcentage de frais de transport dans ces trois régions, qui traduirait la différence de situation? Nous supposons que s'il y a plus de concurrence, les frais de transport seront moins élevés. Est-il prouvé que les frais de transport dans la région côtière sont moins élevés que dans le Caribou et la région du nord, par exemple?

M. Legrow: Oui, de façon générale, je crois que c'est vrai. Ce que vous devez savoir, c'est que dans la région du nord et dans l'intérieur, de loin la plus grande partie de nos produits est transportée par rail aux États-Unis. La région côtière a le monde comme marché, et ses produits sont vendables partout dans le monde. La plus grande partie de la production de l'intérieur est du bois de construction de catégorie CLS, ou ALS, qui sert à la construction en Amérique du Nord. C'est là notre marché. Lorsqu'on examine le coût du transport, il devient difficile d'établir des moyennes, parce que nos produits viennent du nord et de l'intérieur et sont transportés par rail aux États-Unis. Nous faisons une utilisation énorme des voies ferrées, alors que sur la côte...

M. Cochrane: Alors dans les régions du Caribou et du nord, le tarif par mille est-il différent de ce qu'il est au sud, où vous avez la concurrence entre le CP et BN?

M. Legrow: Certainement.

M. Cochrane: La différence est-elle considérable?

M. Legrow: Certainement.

M. Cochrane: Merci.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je voudrais vous poser une ou deux questions très courtes. Le prix des produits dérivés du bois d'oeuvre fluctue selon la demande du marché, n'est-ce pas? Vous n'établissez pas le prix en fonction du coût, auquel vous ajoutez un certain profit. Vous devez accepter le prix que vous dicte Chicago, n'est-ce pas?

M. Rae: C'est exact.

M. Angus: Par conséquent, si on dérègle le transport ferroviaire, le prix que paiera le consommateur ne changera pas.

[Text]

Mr. Toporowski: Do you mean on the price the American consumer pays?

Mr. Angus: American consumer or Canadian consumer.

Mr. Toporowski: That is probably correct, but it certainly reflects dollar for dollar on our bottom line.

Mr. Angus: In other words, your profit.

Mr. Toporowski: Yes.

Mr. Angus: So what you are telling me is that the beneficiary of deregulation, in terms of the lumber industry in British Columbia, is not the consumer, it is the owners of the company.

Mr. Benjamin: You just keep the difference.

Mr. Apsey: Let me amplify on that comment. I have just spent five years of my life fighting something called counter-vailing duties.

Mr. Angus: And you have the bruises to show for it.

Mr. Apsey: And we have the bruises to show for it. Everybody says these things are passed on to the consumer. They are not. The consumer is not paying that 15%. The companies are paying that 15%; it comes off the top. What happens with unrealistic transportation costs or tariffs, such as we are now exposed to, is that Canadian mills on a down market come out of the market much faster now than their American competitors. Now, who is hurt? I will tell you who is hurt. It is the companies, their employees, the transportation system and the communities of this country. This industry is export-driven, to live with exports, and every cost has to be kept, I do not care what it is, at an absolute minimum so that we keep our mills running and our people working in these remote communities.

Mr. Angus: I think it is safe to say, and you do make references in your brief to . . . You do not use the term, but I will, the unholy alliance between the NDP and CP and CN.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Angus: I think it is safe to say that, come issue to issue, we were on the same side in terms of softwood, but not on the same side in terms of deregulation. So from time to time where it makes sense, we are the same side, and where it does not we are on opposite sides.

An hon. member: Which way do you want it?

Mr. Angus: Whatever is best for Canada.

The BCR, I understand, is not covered by this bill and therefore none of the provisions which you are speaking so positively about will apply. I am guessing, because I do not know the geography of British Columbia, but a good proportion of your commodities are carried by the BCR, and yet in

[Translation]

M. Toporowski: Vous parlez de celui que paie le consommateur américain?

M. Angus: Le consommateur américain ou le consommateur canadien.

M. Toporowski: C'est sans doute exact, mais cela traduit sans doute au dollar près notre prix de base.

M. Angus: Autrement dit, votre profit.

M. Toporowski: Oui.

M. Angus: Autrement dit, ceux qui bénéficieront de la déréglementation, dans l'industrie du bois d'oeuvre de la Colombie-Britannique, ce ne sont pas les consommateurs, mais les propriétaires d'entreprises forestières.

M. Benjamin: Vous, vous ne faites qu'empocher la différence.

M. Apsey: Laissez-moi vous expliquer. Je viens de consacrer cinq ans de ma vie à me battre contre ce que l'on appelle les droits compensatoires.

M. Angus: Et vous en portez les marques.

M. Apsey: Oui, j'en porte les marques. On dit partout que c'est le consommateur qui aura à payer le prix de cette taxe. Ce n'est pas vrai. Ce n'est pas le consommateur qui paie 15 p. 100 de plus, ce sont les entreprises. C'est à la tête que cela fait mal. Lorsque les prix du transport sont fixés d'une façon qui manque de réalisme, comme c'est le cas aujourd'hui, les scieries canadiennes qui sont en perte de vitesse, se retirent du marché beaucoup plus rapidement que leurs concurrentes américaines. À qui cela fait-il mal? Je vais vous le dire. C'est aux entreprises canadiennes, à leurs employés, à notre réseau de transport et à toutes les localités qui sont situées le long du réseau. Cette industrie est orientée vers l'exportation; par conséquent, afin de pouvoir survivre, tous les coûts doivent être maintenus au minimum, afin que les scieries puissent continuer à être exploitées et à employer des habitants de ces localités éloignées.

M. Angus: Ai-je raison de croire, puisque vous en parlez dans votre mémoire . . . Vous parlez—même si vous n'avez pas exactement dit cela—d'une alliance honteuse entre le NPD, d'une part, et le CP et le CN, d'autre part.

Des voix: Oh, oh!

M. Angus: Ai-je raison de dire que, opinion pour opinion, nous sommes d'accord en ce qui concerne le bois d'oeuvre, mais en désaccord en ce qui concerne la déréglementation. Vous voyez que de temps à autre, nous sommes d'accord, lorsque la logique nous le dicte, mais que nous sommes en désaccord lorsque c'est le contraire.

Une voix: Exactement, quelle est votre position?

M. Angus: Nous voulons ce qui profite le plus au Canada.

Si je comprends bien, le projet de loi ne s'applique pas à la *British Columbia Railway*, ni, par conséquent, les dispositions dont vous parlez en termes si éloquents. Je ne connais pas bien la géographie de la Colombie-Britannique, mais j'imagine qu'une bonne partie de vos produits sont transportés par la

[Texte]

your very lengthy brief you have not dealt with that issue at all.

Mr. Rae: No, we have not dealt with that issue because, you are absolutely correct, BCR is not covered by the proposed legislation. The British Columbia Railway was deregulated almost two years ago by the provincial government.

We believe that the BCR shipper will be competitive under the new proposed legislation. He will not have direct use of competitive line rates, granted, but all rail traffic moving off B.C. Rail goes to one of the two national carriers, which will be subject to the new legislation.

The BCR lumber traffic comprises roughly 50,000 cars a year. I am sure the national lines would wish to compete for that traffic. We hope and we feel that the BCR shipper will remain competitive to market areas vis-à-vis the shipper located on CN/CP.

Mr. Angus: But will the BCR shipper not be at a disadvantage because they do not have direct access to competitive line rates?

Mr. Bennett: We think the BCR will do everything it can to protect its business. To do that their interests lie in protecting their shipper.

Mr. Angus: What you are saying is you are accepting one form of regulation, if you like, because it is a rule that provides for competitive line rates, one form of regulation for one set of shippers in B.C. and another set of rules for others.

• 0940

Mr. Bennett: If we had our way, we would like this committee to tell the BCR to participate in competitive line rates.

Mr. Benjamin: And they would tell us to go to hell.

Mr. Bennett: I am sparing you that.

Mr. Angus: Just one final technical question. Gentlemen, at the opening of your presentation you said you wanted the bill passed as is. Let me assume you are only referring to the rail and the truck side; that was not a comment on the air side at all. Secondly, you said if this committee finds the clauses as written do not do what they are supposed to, you would not object to our monkeying around with them a bit.

The Chairman: That is not what he said earlier. You make an incorrect assumption, Mr. Angus, because—

Mr. Angus: Why?

The Chairman: Well, he already answered that question. The question was prioritizing the changes of competitive access, interswitching, etc.

[Traduction]

BCR; ou, vous n'en parlez pas du tout dans votre mémoire, qui est assez long.

M. Rae: Non, nous n'en parlons pas; vous avez tout à fait raison de dire que le projet de loi ne s'applique pas à la *British Columbia Railway*. Le gouvernement provincial a en effet imposé à la BCR une déréglementation il y a de cela presque deux ans.

Nous pensons néanmoins que l'expéditeur se servant des voies de la BCR sera concurrentiel grâce au nouveau projet de loi. Il n'aura pas accès direct aux prix de ligne concurrentiels, je l'admets, mais tout le trafic ferroviaire sortant des voies de la BCR est ensuite acheminé par l'un ou l'autre des deux transporteurs nationaux, qui, eux, seront assujettis à la nouvelle loi.

Le trafic de bois d'oeuvre acheminé par la BCR représente environ 50,000 wagons par année. Je suis sûr que les lignes ferroviaires nationales seraient heureuses de mettre la main sur ce marché. Nous espérons que les expéditeurs ayant accès aux lignes de la BCR resteront concurrentiels par rapport aux expéditeurs situés le long des lignes du CN ou du CP.

M. Angus: Mais l'expéditeur qui se sert des lignes de la BCR ne sera-t-il pas désavantagé puisqu'il n'aura pas directement accès aux prix de ligne concurrentiels?

M. Bennett: Nous pensons que la BCR fera tout ce qu'il faut pour protéger son marché, autrement dit, pour protéger ses expéditeurs.

M. Angus: Si je vous comprends bien, vous acceptez une forme de réglementation, tout simplement parce qu'elle permet l'établissement des prix de ligne concurrentiels et qu'elle s'applique à un ensemble d'expéditeurs de la Colombie-Britannique, tout en acceptant une autre série de règles pour d'autres joueurs.

M. Bennett: Si tout se passait comme nous le voulions, nous demanderions au Comité d'exiger de la *British Columbia Railway* qu'elle impose des prix de ligne concurrentiels.

M. Benjamin: Elle nous enverrait au diable.

M. Bennett: Je vais vous épargner cela.

M. Angus: Une dernière question d'ordre technique. Messieurs, vous avez dit au début de votre exposé souhaiter que le projet de loi soit adopté tel quel. Je suppose que vous parlez des deux parties qui portent sur le transport ferroviaire et sur le transport par camion, et non pas de celles qui portent sur le transport aérien. Deuxièmement, vous avez dit que si le Comité estime que les articles, tels qu'ils sont libellés, ne jouent pas véritablement leur rôle, vous étiez d'accord pour que nous les trafiquions un peu.

Le président: Ce n'est pas ce que le témoin a dit. Monsieur Angus, vous êtes dans l'erreur, puisque...

M. Angus: Pourquoi?

Le président: Le témoin a déjà répondu. La question portait sur les priorités à accorder aux changements dans l'accès concurrentiel, aux changements de voie, etc.

[Text]

Mr. Angus: Quite correct, Mr. Chairman, they did say do not touch anything in the bill; but I want to make sure they are not saying if we find a clause does not do what it is supposed to do we should not change it to do what it is supposed to do.

Mr. Bennett: We think the clauses are well written the way they are.

Mr. Robichaud: You have indicated 75% of your members are captive shippers. How many would be on branch lines? You seem to be quite happy with the provisions for branch line abandonments.

Mr. Legrow: As far as I know, we have not done an analysis, but if you look at the CN and CP main lines . . . as a matter of fact, if you take a train ride, you will see lumber mills all along both those main lines, starting at Terrace on the CN north line and Vancouver, and there are not a lot of branch lines. The Okanagan subdivision is a branch line, but it is a competitive branch line now. The only two branch lines I could think of would be the Spences Bridge to O'Keefe Falls line and the Kootenays. Certainly this bill goes a long way to—

Mr. Benjamin: If the railroads want to abandon those, is it okay with you?

Mr. Toporowski: We feel there are sufficient shipper protections built in. We will live by those.

Mr. Robichaud: I wanted to know if they felt they had sufficient protection, and that is what they are saying.

Mr. Benjamin: Just for the information of the committee and these witnesses and any others you wanted, I have in my hand a copy of a waybill, a carload of overlaid plywood from Crown Forest Industries, New Westminster, billed at Seattle, destined to Crown Forest Wood Products in Kitchener, Ontario. The waybill says: "Do not weigh on BN"—that is, on Burlington Northern—

... connecting roadway for your revenue if necessary. Accounting rule 11 shipment. No revenue waybill will be furnished.

This carload travelled south to Burlington Northern, across the United States to Port Huron, where the CNR got it.

I presume that must be a confidential rate waybill, when it says "no revenue waybill will be furnished." Would you think that is the case? Have you gentlemen had any experience with those kinds of shipments?

The Chairman: I do not know how confidential it is if you have it, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: By the way, I did not get this from a railroad.

[Translation]

M. Angus: Tout à fait vrai, monsieur le président. Les témoins nous ont bien demandé de ne rien changer au projet de loi. Mais je veux être sûr de ce qu'ils demandent: si nous trouvons qu'un article ne répond pas à l'objectif fixé, veulent-ils que nous le modifiions en conséquence?

M. Bennett: Les articles sont très bien libellés, d'après nous.

M. Robichaud: Vous dites que 75 p. 100 de vos membres sont des expéditeurs captifs. Combien d'entre eux sont situés le long d'embranchements? Vous semblez être satisfaits des dispositions régissant l'abandon des embranchements.

M. Legrow: A ce que je sache, nous n'avons pas fait d'analyse, mais si vous regardez les lignes principales du CN et du CP . . . en fait, vous n'avez qu'à prendre le train pour voir toutes les scieries situées le long des lignes principales, à partir de Terrace, sur la ligne nord du CN, et de Vancouver, vous verrez qu'il n'y a pas beaucoup d'embranchements. La subdivision d'Okanagan est un embranchement, mais qui est devenu maintenant un embranchement concurrentiel. Les deux seuls embranchements qui me viennent à l'idée, sont celui de *Spences Bridge* à O'Keefe Falls et celui des Kootenays. Le projet de loi va certainement très loin . . .

M. Benjamin: Si les compagnies ferroviaires décidaient d'abandonner ces lignes, cela vous dérangerait-il?

M. Toporowski: Il nous semble que le projet de loi protège déjà suffisamment les expéditeurs. Nous acceptons ces garanties.

M. Robichaud: Je voulais savoir si les témoins se sentaient suffisamment protégés, et ils ont répondu par l'affirmative.

M. Benjamin: Pour la gouverne des membres du Comité, des témoins et des autres, j'ai en main copie d'une feuille de route accompagnant un chargement de contre-plaqué recouvert provenant des industries *Crown Forest*, de New Westminster, facturé à Seattle, et destiné à la compagnie *Crown Forest Wood Products* de Kitchener en Ontario. La feuille de route précise ceci: ne pas peser sur le raccordement de *Burlington Northern* . . .

... la règle de comptabilité sur les envois n° 11 s'applique. Aucun bordereau fiscal ne sera émis».

Ce wagon de chargement complet a fait route vers le sud jusqu'à *Burlington Northern*, a traversé les États-Unis jusqu'à Port Huron, où le CN a pris la relève.

J'imagine qu'il s'agit d'une feuille de route confidentielle, puisque l'on dit ne vouloir émettre aucun bordereau fiscal. Ai-je raison de penser cela, d'après vous? Avez-vous déjà vu des bordereaux d'expédition de ce genre?

Le président: Ce n'est peut-être pas si confidentiel que cela, monsieur Benjamin, puisque vous en avez une copie.

M. Benjamin: Au fait, ce n'est pas la compagnie de chemins de fer qui m'en a fait tenir copie.

[Texte]

• 0945

Mr. Legrow: The only response I would make to that is that if the traffic is now moving to the U.S. and across the U.S. and back into Canada, then certainly the confidential contract provisions of the new legislation will allow the originating Canadian line, if it is in fact an originating Canadian line movement, to compete for that traffic. There is another example where they can get some business back.

Mr. Benjamin: After all, these are American jobs, not Canadian. Does that not concern you at all, that that sort of thing happens?

Mr. Legrow: Well, there are Canadians working at the Crown Forest plant in New Westminster who depend on markets all over North America for their jobs, too.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin.

Mr. Apsey, do you want to say something in conclusion here?

Mr. Apsey: The next witnesses are ready, Mr. Chairman. I think it is quite clear from our opening comments and the comments by the witnesses, and in our brief, what our position is. It is for enactment of these bills as is, as a package.

The Chairman: Mr. Apsey, we thank you and your colleagues for giving us your very professional and practical experience in such a vital industry affecting Canada and British Columbia. Your brief will be dissected and analysed by our staff and the members too.

We will call the next witness, the Brotherhood of Railway and Airline Clerks, and appearing on its behalf is general chairperson Christine Micklewright, and Diane Carroll.

We welcome the Brotherhood of Railway and Airline Clerks.

Ms Christine Micklewright (General Chairperson, Airline Division, Brotherhood of Railway and Airline Clerks): With me today is Diane Carroll, who is a researcher with our organization.

The last time that we had an opportunity to make a presentation to this committee was in November 1985. It was, coincidentally, the eve of what became a protracted strike at Pacific Western Airlines. Our members had no idea at that point that they would be working for Pacific Western Airlines. They are employees at Canadian Pacific, and, as of now, that ownership has been taken over by Pacific Western.

We expressed our concerns about the impact on labour as a result of deregulation, and to date we have not seen any substantial changes to amend the legislation that would address our concerns about protection for employees, particularly those covered under union contracts. They do not have any protection at all.

[Traduction]

M. Legrow: La seule chose que je pourrais vous dire, c'est que si les marchandises traversent les États-Unis pour revenir ensuite au Canada, les dispositions du projet de loi en matière de contrat confidentiel permettront désormais aux lignes canadiennes de départ, c'est-à-dire celles d'où viennent les marchandises à l'origine, de concurrencer les autres pour obtenir ce marché, dans la mesure, bien sûr, où la marchandise provient effectivement du Canada au départ. Voilà une autre façon de récupérer des affaires.

M. Benjamin: Après tout, il s'agit là d'emplois qu'occupent des Américains, et non pas des Canadiens. Cela ne vous inquiète-t-il pas de voir ces choses là arriver?

M. Legrow: Vous savez, il y a des Canadiens qui travaillent à l'usine de *Crown forest* de New Westminster, dont les emplois dépendent, eux aussi, des marchés de l'ensemble du territoire nord-américain.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin.

Monsieur Apsey, voulez-vous conclure?

M. Apsey: Les autres témoins sont prêts, monsieur le président. Je pense que nous avons été très clairs au cours de notre exposé et tout au long de nos témoignages. Nous sommes d'accord pour que ces projets de loi soient adoptés, tels quels.

Le président: Monsieur Apsey, merci à vous et à vos collègues d'avoir partagé avec nous votre expérience professionnelle et pratique, vous qui travaillez dans une industrie aussi vitale pour le Canada et pour la Colombie-Britannique. Votre mémoire sera disséquée et analysée par les membres du Comité et par nos chercheurs.

Mesdames Christine Micklewright, présidente générale de la fraternité des commis des lignes ferroviaires et aériennes (*Brotherhood of Railway and Airline Clerks*) et Diane Carroll voudraient-elles s'avancer à la table des témoins?

Bienvenue à la fraternité des commis des lignes ferroviaires et aériennes.

Mme Christine Micklewright (présidente générale, Lignes aériennes, Brotherhood of Railway and Airline Clerks): La recherchiste de notre organisme, Diane Carroll, m'accompagne aujourd'hui.

La dernière fois que nous avons comparu devant le Comité, c'était en novembre 1985, à la veille de ce qui devait être une grève qui a traîné en longueur à la *Pacific Western Airlines*. Nos membres ne savaient pas à l'époque qu'ils allaient bientôt travailler pour la *Pacific Western Airlines*. Nos membres sont des employés de la Canadian Pacific, qui est maintenant propriété de la Pacific Western.

Nous nous étions inquiétées à ce moment-là des répercussions de la déréglementation sur la main-d'oeuvre, et à ce jour, nous n'avons vu encore aucune proposition de modification à la loi qui pourrait apaiser nos inquiétudes en ce qui concerne la protection de nos employés, particulièrement ceux qui sont syndiqués. Ces derniers ne sont absolument pas protégés.

[Text]

We looked at the employment protection provisions in the U.S. Airline Deregulation Act, which unfortunately were not implemented until quite late in the play. And the airlines, when they were issued in November 1983, issued court challenges. The labour department in the United States has recently issued new guidelines that require all the airlines to list their job openings on a central register for employees who are subsequently impacted by the mergers and takeovers and relocations of jobs.

However, this particular preferential hiring, which must be given to airline workers, only covers employees who have more than 13 years service. So there are still going to be many hundreds of employees in the United States who are not going to be covered by this.

• 0950

We would request the committee to take a look once more at implementing protection to the legislation to provide some sort of method to address the problems of employees who are going to be laid off or relocated as a result of deregulation, which has encouraged and brought about some pretty tremendous mergers and takeovers. We saw it in the United States. If you look at our submission to you in November 1985, you will see that we saw and predicted there was going to be a monopoly created in Canada; this is precisely what has come about.

We noticed with interest the predictions made by Professor Jordan in an article in *The Globe and Mail* of February 26 regarding deregulation:

There will be fewer strikes and lockouts, but when these do occur, the disruptions will be of shorter duration.

I would draw your attention to pages 15 and 16 of our brief. On page 15, in the analysis we have done, we have observed that in the 1985-86 period, which is subsequent to the time this legislation was originally introduced, the airline industry has recorded its highest level of person-days lost to strikes. There was in fact a total of 208,000 days lost in 1985, and 107,000 days lost in 1986. Every single one of those strikes or lockouts was predicated by employers' coming to the bargaining table and demanding concessions on the grounds that they had to have significant costs in labour in order to be competitive in the coming deregulated industry.

The table on page 16 shows quite clearly what a dramatic increase has happened because of the gradual introduction of deregulation. We anticipate this will be tremendously increased.

Looking at the study commissioned by Transport Canada, we feel a number of things were missing. It does provide a fairly comprehensive study. However, it does not, in any way, consider how many workers were laid off, what workers were rehired by other airlines, whether skilled workers were replaced by unskilled workers, the impact on service efficiency and safety, the effect deregulation on the morale and stress level of workers, the impact of two-tiered wage scales, and the

[Translation]

Nous nous sommes demandé comment la *Airline Deregulation Act* des États-Unis protégeait les employés, et nous avons constaté que les dispositions en question n'ont malheureusement été appliquées que très tard en cours de route. En outre, lorsque ces dispositions ont été émises en 1983, les compagnies aériennes ont décidé d'interjeter appel. Le ministère du travail des États-Unis a émis récemment de nouvelles directives, selon lesquelles toutes les compagnies aériennes doivent inscrire sur un registre central leurs offres d'emploi à l'intention de tous les employés qui pourraient éventuellement être touchés par des fusions, mainmises et relocalisations de compagnies aériennes.

Néanmoins, cette disposition régissant l'embauche préférentielle à l'égard des employés des compagnies aériennes ne concerne que ceux qui ont plus de 13 ans de service. Il reste donc aux États-Unis des centaines d'employés de compagnies aériennes qui ne sont pas protégés par cette disposition.

Nous voudrions que le Comité étudie une fois de plus la possibilité d'inclure dans la législation une protection prévoyant une méthode quelconque d'aborder le problème des employés qui vont se faire mettre à pied ou relocaliser par suite de la déréglementation, qui a favorisé d'importantes fusions et prises de contrôle. C'est ainsi que les choses se sont passées aux États-Unis. Si vous vous reportez à notre mémoire de novembre 1985, vous constaterez que nous avions prévu l'apparition d'un monopole au Canada; c'est précisément ce qui s'est passé.

Nous avons noté avec intérêt les prédictions du professeur Jordan dans un article du *Globe and Mail* de février 1986 sur la déréglementation:

Il y a aura moins de grèves et de lock-outs, et quand il y en aura, leur durée sera plus courte.

Je vais attirer votre attention sur les pages 15 et 16 de notre mémoire. À la page 15, nous avons constaté dans l'analyse que nous avons faite que, en 1985-1986, période qui suit l'entrée en vigueur de cette législation, les compagnies aériennes ont enregistré leur niveau le plus élevé de perte de jours-personnes imputables à des grèves. Il y a eu en vérité 208,000 jours de perdus en 1985 et 107,000 en 1986. Chacune de ces grèves ou de ces lock-outs était imputable à des employeurs venant à la table de négociations et demandant des concessions qu'ils justifiaient en affirmant qu'ils devaient réduire sensiblement les coûts de main-d'oeuvre pour être concurrentiels avec la déréglementation qui s'en venait.

On voit clairement au tableau de la page 16 l'augmentation marquée qui s'est produite à cause de l'introduction graduelle de la déréglementation. Nous prévoyons que cela augmentera énormément.

Quand nous avons examiné l'étude commandée par Transport Canada, nous avons eu le sentiment qu'un certain nombre d'éléments manquaient. C'est une étude assez complète, mais elle n'examine cependant pas du tout combien de travailleurs ont été mis à pied, quels travailleurs ont été réembauchés par d'autres compagnies aériennes, si des travailleurs qualifiés ont été remplacés par des travailleurs non qualifiés. Elle n'aborde pas non plus la question de l'efficacité et de la sécurité du

[Texte]

impacts, of course, on the dramatic increase in part-time workers.

In our own bargaining unit, since 1985, when we came away from the bargaining table with concessions in our collective agreement, those concessions included low starting wages and a dramatic increase in part-time . . . Since that day, we have had 239 employees hired into our bargaining unit, of which 98.3% are part-time workers. The majority of these are women. So we now are experiencing a fast-growing, underpaid and underemployed work force consisting mainly of women. They are working between 20 and 30 hours a week.

We have gone through some pretty unsettling times with the amalgamations of these mergers. CP Air, of course, purchased Nordair and Eastern Provincial. This threw union workers into some significant votes in order to amalgamate one union under the airline. Now we are facing a similar situation with Pacific Western purchasing Canadian Pacific. We will be going through further votes, further amalgamations of collective agreements. This is ultimately going to cause relocation of jobs.

We still do not know at this point what impact this will have on Vancouver. It has not yet been made known to us whether the head office of Pacific Western will be maintained in Calgary, as it is now. If so, it will mean a substantial loss of jobs in this community.

We do not feel the proposed legislation has really properly addressed or considered the impacts on labour in the United States. There have been pretty extensive changes to collective agreements in concessions, cutbacks in wages and benefits, and a number of lost jobs. Although I appreciate that the study may have identified that there were 31,000 jobs created in the United States, if you look at the number that started off and increased, that 31,000 does not in any way reflect a significant impact, and does not at all pay any recognition to the employees who lost their jobs and were relocated, or were unable to relocate as a result of amalgamations. This was because of a combination of deregulation in the airline industry and the telephone industry in the United States.

• 0955

A number of high-profile people in the United States identified that the American airline industry has become chaotic. Robert Crandell, the chairman of American Airlines, said that they were having trouble maintaining standards. John Huggins, who is with the Woodside Management System, which is the largest U.S. corporate travel agency, said that there are delays and inconvenience. John Nance—I see you will be hearing from him this afternoon—who wrote a book on the demise of Braniff Airlines, summarized the

[Traduction]

service, les effets de la déréglementation sur le moral et le niveau de stress des travailleurs, les effets de la réduction des salaires aux deux tiers et, bien sûr, ceux de l'augmentation très importante du nombre de travailleurs à temps partiel.

Depuis que, en 1985, notre propre unité de négociations a quitté la table de négociations en faisant des concessions dans notre convention collective, ces concessions comprenaient des faibles salaires de départ et une augmentation très importante du temps partiel . . . Depuis ce jour, il y a eu 239 employés d'embauchés dans notre unité de négociations, dont 98,3 p. 100 sont des travailleurs à temps partiel. La majorité d'entre eux sont des femmes. Nous assistons donc maintenant à une croissance rapide d'une force de travail sous-payée et sous-employée, dont la majorité est constituée de femmes. Ces employés travaillent entre 20 et 30 heures par semaine.

Nous avons connu des périodes assez instables avec la réalisation de ces fusions. Bien sûr, CPR a acheté Nordair et *Eastern Provincial*. Les trois syndicats ont procédé à un vote important pour fusionner afin de n'avoir qu'un syndicat pour la compagnie aérienne. Nous faisons maintenant face à une situation comparable avec Pacific Western, que le Canadien Pacifique vient d'acheter. Nous aurons à procéder à d'autres votes, à réaliser d'autres fusions de conventions collectives. En dernier recours, cela va imposer la relocalisation de certains emplois.

Nous ne savons pas pour l'instant quels effets cela aura sur les travailleurs de Vancouver. On ne nous a pas encore dit si le siège social de Pacific Western restera à Calgary, où il est maintenant. Si tel est le cas, cela entraînera des pertes importantes d'emplois dans cette communauté.

Nous ne croyons pas que la législation proposée a abordé ou étudié de façon satisfaisante les effets de la déréglementation sur les syndicats aux États-Unis. On y a constaté d'importantes modifications aux conventions collectives sous la forme de concessions, de coupures de salaires et d'avantages sociaux, et d'un bon nombre de pertes d'emplois. Même si je reconnais que l'étude a constaté qu'il y a eu 31,000 emplois de créés aux États-Unis, ce chiffre de 31,00 ne traduit en aucune façon des faits importants si l'on tient compte du nombre de ceux qui sont partis, nombre qui a augmenté. Ce chiffre ne tient non plus aucunement compte des employés qui ont perdu leurs emplois et ont été relocalisés, ou qui n'ont pas pu se relocaliser à la suite des fusions. Cela a été dû à la déréglementation combinée de l'industrie aérienne et des compagnies de téléphone aux États-Unis.

De nombreuses personnalités reconnues aux États-Unis estiment que l'industrie aérienne est devenue chaotique. Robert Crandell, président de la *American Airline*, dit qu'ils ont de la difficulté à continuer à appliquer les normes. John Huggins, de *Woodside Management System*, la plus grande agence de voyage américaine pour sociétés, affirme qu'il y a des délais et des inconvénients. John Nance, que vous entendrez cet après-midi et qui a écrit un livre sur la cession de Braniff Airlines résume la situation en disant que cela a donné parfois un petit nombre de bas tarifs pour un petit nombre de

[Text]

situation as a few low fares for a few people to a few places, sometimes, for a while.

I know that your study is giving credence to safety; however, in the United States, the number of near misses have more than doubled in the air. The commercial flights have grown by 31%, but the air traffic controllers have declined by 13%. While the number of aircraft have increased by 68%, the amount spent on maintenance has significantly declined. There has also been a dramatic decrease in the number of FAA inspectors.

Acquisition and mergers now mean in the United States that the six largest carriers control 84% of the market, and if you look at what has happened in Canada, today, barely 16 months from when we last made a submission, Air Canada and Pacific Western now control 82.9% of the market. There has been a substantial loss of the regional carriers and a significant reduction in level-1 carriers.

The same sorts of things are happening in the United States. Texas Air is a prime example, where it has increased its market share from 7% to 20%. A recent article in *The Wall Street Journal* examined the tremendous disruption in service and maintenance levels at Eastern Airlines, People Express and Frontier that have happened as a result of that. We think very similar things are likely to happen in the Canadian airline industry.

Of course, we remain concerned about the tactics that are used to break union contracts and the establishment of non-union subsidiaries. The conglomeration that is now under Pacific Western's wing has at least four carriers that are partially owned by that company, and all of these are pretty well non-union. While there have been some attempts to improve on that, so far, that has not been successful.

I would like to draw your attention to our recommendations on page 22. We recommend that before proceeding with this legislation the government fully assess the impact of deregulation on the industrial relation systems within the Canadian transportation industry and examine the immediate and future impact on individual workers and the collective bargaining process.

We also recommend that any subsequent legislation tabled in the House of Commons to amend the National Transportation Act contain employment protection provisions. The implementation process for such provisions would be detailed in regulations under the Canada Labour Code and would cover such things as retraining, relocation, and other compensation to accommodate workers negatively affected. There should be a centralized system to provide preferential hiring within the industry for laid-off workers and a mechanism to ensure that the provisions of collective agreements and the bargaining process itself are not undermined, particularly at the time of corporate takeovers and mergers.

Finally, the government should immediately undertake an assessment of the recent surge of acquisitions and mergers

[Translation]

personnes pour un petit nombre de destinations pour un certain temps.

Je sais que votre étude accorde de l'importance à la sécurité. Toutefois, aux États-Unis, le nombre de quasi-accidents a presque doublé dans le ciel. Le nombre de vols commerciaux a augmenté de 31 p. 100, et le nombre de contrôleurs aériens a diminué de 13 p. 100. Si le nombre d'avions a augmenté de 68 p. 100, les sommes dépensées en entretien ont nettement diminué. Il y a eu aussi une diminution marquée du nombre d'inspecteurs de la FAA.

Les acquisitions et les fusions signifient maintenant aux États-Unis que les six plus grands transporteurs contrôlent 84 p. 100 du marché. Si vous regardez aujourd'hui ce qui s'est passé au Canada 16 mois après notre dernier mémoire, vous constaterez que Air Canada et Pacific Western contrôlent maintenant 82,9 p. 100 du marché. Il y a eu une diminution importante du nombre de transporteurs régionaux et une réduction sensible des transporteurs de catégorie 1.

On constate le même genre d'évolution aux États-Unis. Texas Air en est un bon exemple, ayant augmenté sa part de marché de 7 à 20 p. 100. Un article récent du *The Wall Street Journal* se penchait sur les changements très importants apparus dans les niveaux de service et d'entretien chez *Eastern Airlines*, *People Express* et *Frontier*, et qui sont imputables à cela. Nous croyons que nous allons voir apparaître la même chose dans l'industrie aérienne canadienne.

Nous nous inquiétons, bien sûr, des tactiques dont on se sert pour casser les contrats avec les syndicats et créer des filiales non syndiquées. Le conglomerat que contrôle Pacific Western a au moins quatre transporteurs qui sont la propriété partielle de cette compagnie, et il n'y a pas de syndicat chez aucun d'entre eux. Si on s'était forcé d'améliorer cette situation, jusqu'à maintenant cela n'a pas réussi.

Je voudrais attirer votre attention sur nos recommandations de la page 22. Nous recommandons qu'avant d'adopter cette législation, le gouvernement évalue pleinement les effets de la déréglementation sur le système des relations industrielles au sein de l'industrie canadienne du transport, qu'il étudie les effets immédiats et à venir sur les travailleurs et sur le processus des négociations collectives.

Nous recommandons aussi que toute législation à venir déposée à la Chambre des Communes pour modifier la loi nationale sur les transports contienne des dispositions pour protéger l'emploi. Les modalités de mise en place de ces dispositions seraient détaillées dans la réglementation allant de pair avec le code canadien du travail et couvriraient des éléments comme le recyclage, la relocalisation et d'autres moyens de compensation pour les travailleurs subissant des effets néfastes. Il devrait y avoir un système centralisé permettant l'embauche préférentielle au sein de l'industrie pour les travailleurs mis à pied ainsi qu'un mécanisme garantissant que les dispositions des conventions collectives et le processus de négociation lui-même ne soient pas minés, en particulier quand il y a des prises de contrôle et des fusions.

Finalement, le gouvernement devrait procéder immédiatement à une évaluation de l'augmentation récente du nombre

[Texte]

within the Canadian airline industry, in terms of their impact on the collective bargaining process, the rights of workers provided for under existing agreements, and that following such an assessment the government immediately implement regulations necessary to ensure that the provisions of collective agreements and the bargaining process itself remain effective and balanced.

• 1000

I have also attached to our submission the paper we submitted to the Canadian Transport Commission in our intervention to oppose the sale of Canadian Pacific to Pacific Western Airlines. That submission of course was turned down and the sale has subsequently been approved by the commission.

The Chairman: Thank you, Mrs. Micklewright, for your oral presentation, which was an overview of your substantial brief, which outlines—I read it while you were talking—a lot of the changes in the airline industry.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I wish to thank the witnesses for their presentation, and I assure them we are also very concerned for the fate of the workers and of course safety and how it will be affected by this bill. Talking about jobs and workers, we are presently feeling the loss of jobs in New Brunswick. We are not, of course, saying this bill is totally responsible for it, but at least we can feel the hardship it imposes on our community.

You say there should be some protection for the workers who would be affected, and I think in your recommendations you mention a few ways it could be done. Could you elaborate a bit on that?

Ms Micklewright: What we would see happening is if workers subsequently lose their jobs, we would like to see an improvement to the severance pay provisions under the Canada Labour Code, which are totally lacking in adequacy at the moment. We would contemplate some sort of central registry that would work as a clearing-house for workers who lose their jobs as a result of cut-backs in staff or jobs being transferred, and those people would be given first hiring preference, rather than new employees coming into the industry. So we would maintain job protection for employees who were originally employed in the industry but have been negatively impacted by the legislation.

Mr. Robichaud: This would have to be done under the Canadian Labour Code?

Ms Micklewright: Yes, possibly.

Mr. Robichaud: So these bills can move ahead and go through all the steps and then go through all the lay-offs, and before we have that included in the Labour Code you are gone.

[Traduction]

d'acquisitions et de fusions au sein de l'industrie canadienne du transport aérien. Cette étude porterait tout particulièrement sur les effets de ces acquisitions et de ces fusions sur le processus de négociation collective, sur les droits des travailleurs en vertu des conventions actuelles. Aussitôt cette évaluation faite, le gouvernement pourrait immédiatement mettre en place la réglementation nécessaire pour garantir que les dispositions des conventions collectives et le processus de négociation lui-même restent efficaces et équilibrés.

J'ai aussi joint à notre mémoire le document que nous avons présenté à la Commission canadienne des transports quand nous nous sommes opposés à la vente de Canadien Pacifique à *Pacific Western Airlines*. Ce mémoire a, bien sûr, été rejeté, et la vente, approuvée par la Commission.

Le président: Merci, madame Micklewright, de votre exposé. Il nous a donné un bon aperçu du contenu de votre gros mémoire, que j'ai lu pendant que vous parliez et qui signale nombre des changements intervenus dans l'industrie du transport aérien.

M. Robichaud: Monsieur le président, je tiens à remercier les témoins pour leur exposé. Je tiens à les assurer que nous nous inquiétons aussi du sort des travailleurs et, bien sûr, de la sécurité, et de la façon dont ils seront affectés par ce projet de loi. En ce qui concerne les emplois des travailleurs, nous subissons actuellement des pertes d'emplois au Nouveau-Brunswick. Cela ne veut, bien sûr, pas dire que ce projet de loi en soit totalement responsable, mais au moins cela nous fait sentir les épreuves imposées à notre communauté.

Vous dites que les travailleurs touchés devraient bénéficier d'une certaine protection, et je crois que, dans vos recommandations, vous proposez un certain nombre de mécanismes. Pourriez-vous développer un peu cette question?

Mme Micklewright: Nous aimerions que, si les travailleurs perdent leur emploi, les dispositions du Code du travail du Canada relatives aux indemnités de licenciement soient améliorées, car elles sont totalement inadéquates pour l'instant. Nous avons aussi pensé à une forme de registre central qui servirait en quelque sorte de bourse pour les travailleurs ayant perdu leur emploi à la suite de réductions de personnel ou de transferts d'emplois. On donnerait à ces personnes priorité à l'embauche, plutôt que d'embaucher des nouveaux employés dans l'industrie. Ce serait une façon d'assurer la protection des emplois pour les employés qui travaillaient dans ce secteur d'activité et qui auraient subi le contrecoup de la législation.

M. Robichaud: Cela serait régi par le Code du travail du Canada?

Mme Micklewright: Oui, probablement.

M. Robichaud: Ainsi, si ces projets de loi franchissent toutes ces étapes, s'il y a des mises à pied avant que cela ne soit inclus dans le Code du travail, vous êtes fait.

[Text]

Ms Micklewright: Yes. One of the problems that have happened in the United States with the LPPs is that there was a very slow reaction to implementing it. However, the labour protection provisions were part and parcel of the deregulation of the industry. They were introduced at the same time. But the regulations did not come into effect; and by the time they did come into effect, it was a matter of too little too late.

But we are asking for an assessment, under the third point at the end of our recommendations; that the government undertake an assessment of the impact of such acquisitions and mergers. We do not think that has been done yet. We are down to three level 1 carriers in Canada now, Air Canada, Pacific Western, and Wardair, which is largely a chartered carrier. We anticipate by the end of this year there will have been some substantial impacts on employees in the industry and people will be out of work.

With the 239-odd people we have had hired in the last year and a half... as I indicated, most of them are part-time. They are involuntarily part-time. Something like 90% of them want full-time jobs. Personally, I would be very surprised if they were able to hang onto their jobs by the end of this year. The duplication of services is simply not going to continue, and we are seeing that starting to happen already.

Mr. Robichaud: And you say most of these part-time jobs are jobs that are held by women.

Ms Micklewright: That is right. In fact, 98% of the ones hired in the last year and a half are women.

Mr. Angus: I want to welcome the witnesses back before us. There are a couple of areas I want to focus on. Before I do—and maybe your section does not have the resources—but between now and when we start clause-by-clause deliberation, would you be in a position to forward suggested wording to us that we could use within this bill to take the steps you have recommended?

• 1005

Ms Micklewright: Yes, I think we could make a commitment to doing that.

Mr. Angus: Good. Thank you.

As part of your recommendations, are you also talking about successor rights?

Ms Micklewright: Absolutely, although I will say we have concerns about any amendments that might be made to be the Bankruptcy Act that could impact negatively on that because of the Chapter 11 provisions in the United States. But we certainly wish to maintain the successor rights that are in the Canada Labour Code.

However, that does not solve the problem when a company sets up a partially owned subsidiary, such as what has happened with Air Atlantic and Norcanair and Time Air.

Mr. Angus: Air Ontario.

[Translation]

Mme Micklewright: Oui. Un des problèmes qui est apparu aux États-Unis avec la LPP est que sa mise en place a été très lente. Toutefois, les dispositions sur la protection du travail faisaient partie intégrante de la déréglementation de l'industrie. Elles ont été adoptées en même temps. Mais la réglementation n'est pas entrée en vigueur, et quand elle l'a fait, c'était trop peu et trop tard.

Ce que nous demandons, au troisième point à la fin de nos recommandations, c'est que le gouvernement procède à une évaluation de l'effet de ces acquisitions et de ces fusions. Nous ne croyons pas que cela ait déjà été fait. Il ne reste plus maintenant que trois transporteurs de catégorie 1 au Canada, Air Canada, Pacific Western et Wardair. Ce dernier fait d'ailleurs surtout du transport nolisé. Nous prévoyons que d'ici la fin de cette année, on ressentira des effets importants sur les employés de l'industrie, et que des gens seront mis à pied.

La plupart des 239 employés à tout faire qui ont été embauchés au cours des 18 derniers mois, sont, comme je l'ai signalé, des employés à temps partiel. C'est involontairement qu'ils travaillent à temps partiel. Environ 90 p. 100 d'entre eux veulent du travail à temps plein. Je ne serais personnellement pas surprise qu'ils perdent leur emploi d'ici la fin de cette année. Tout simplement, la duplication des services ne va pas continuer, et cela a déjà commencé à se manifester.

M. Robichaud: Vous avez dit que la plupart de ces emplois à temps partiel sont occupés par des femmes.

Mme Micklewright: C'est exact. En vérité, 98 p. 100 des personnes embauchées au cours des 18 derniers mois sont des femmes.

M. Angus: Je souhaite rappeler les témoins, car je voudrais revenir sur quelques questions. Mais auparavant—je ne sais pas si votre section a les ressources pour cela—d'ici que nous commençons l'examen article par article, pourriez-vous nous faire parvenir une proposition de formulation que nous pourrions incorporer au projet de loi et qui aille dans le sens de vos recommandations?

Mme Micklewright: Oui, je crois que nous pourrions nous engager à cela.

M. Angus: Bien, merci.

Dans le cadre de vos recommandations, parlez-vous également des droits de succession?

Mme Micklewright: Absolument, je dirais que nous nous inquiétons de toutes modifications qui pourraient être apportées à la Loi sur la faillite et qui pourraient avoir des effets néfastes à cause des dispositions du chapitre 11 aux États-Unis. Nous souhaitons certainement conserver les droits de succession qui figurent dans le Code du travail du Canada.

Cela ne règle toutefois pas le problème d'une compagnie qui monte une filiale ne lui appartenant qu'en partie, comme cela s'est produit avec Air Atlantique, Norcanair et Time Air.

M. Angus: Air Ontario.

[Texte]

Ms Micklewright: Yes. That way the airlines are able to squeeze out of their obligations under the successorship, and that does create a lot of problems.

I was interested to note in the Air Canada submission the concern about failure to limit foreign ownership. The possibility that American carriers would come in and start up airlines here is, I think, of real concern, and that, although I did not refer to it earlier, is covered in our brief.

And yes, I would be very happy to submit some suggested wording for you.

• 1010

Mr. Angus: Actually when you do that, if you could deal with the area you just referred to, the fact that the Air Canadas and the PWA-CPs of the world are now buying out all the little guys, if there could be some kind of mechanism that would automatically include companies with over *x* percentage of ownership, including them in the existing collective agreements.

One other area I want to look at. You talked about the safety question, and I realize that the people you represent are not those that maintain the equipment, but obviously they are the people who have to operate in the air in one way or another. Is there a need for your members to have protection similar to that given for occupational health and safety? Obviously, in some jurisdictions they have the right to refuse to work in an unsafe environment, meaning an environment that is unsafe to the individual employee. But is there a need for some provision to prevent an employee from being disciplined, terminated, whatever, because they have raised a legitimate concern about the safety of the aircraft they are working in or the safety of some of the equipment they have to work with? Have you had any experience in terms of employees being put under stress by management, shall we say, in that kind of area?

Ms Micklewright: There is no doubt there is a lot of pressure in order to meet on-time performance to handle things.

My members work on the ground, so they are not actually involved in the maintenance of the aircraft. They are dealing with the passengers and their problems stem from handling some excessively heavy baggage. Certainly some of our safety concerns arose around the fact that one of our members was the person who was unfortunate enough to check in the piece of luggage that went on the Air India flight and the same person, coincidentally, the piece of luggage that went on the CP Air flight to Tokyo and exploded. So that raised a lot of those kinds of safety concerns.

I notice that the telecommunication workers are on for this afternoon and I know they have a particular case—I do not know if it has been solved as yet—where a worker has been disciplined because of refusing to perform unsafe work. That is a problem because we do not see that people are . . . they are unfortunately stuck with the problem sometimes of work now,

[Traduction]

Mme Micklewright: Oui. De cette façon, les compagnies aériennes peuvent réduire leurs obligations en vertu de la succession, et cela crée beaucoup de problèmes.

J'ai noté avec intérêt dans le mémoire d'Air Canada la préoccupation sur l'échec de la limitation de la propriété étrangère. La possibilité que les transporteurs américains viennent ici et mettent sur pied des lignes aériennes est, je crois, vraiment inquiétante. Même si je n'y ai pas fait allusion plus tôt, nous abordons cette question dans notre mémoire.

Oui, je serais très heureuse de vous proposer une formulation pour cette protection.

M. Angus: En faisant cela, vous pourriez aborder la question que vous venez juste d'évoquer, le fait que les grandes compagnies comme Air Canada et PWA-CP achètent maintenant toutes les petites. Vous pourriez songer à un mécanisme quelconque qui s'appliquerait automatiquement aux compagnies détenant plus de *X* pourcentage de parts, et qui ferait que cela soit prévu dans les conventions collectives actuelles.

Il y a une autre question que je veux aborder. Vous avez parlé de questions de sécurité. Je réalise que vous ne représentez pas les employés chargés de l'entretien du matériel, mais plutôt ceux qui doivent utiliser ce matériel d'une façon ou d'une autre en l'air. Est-ce que vos membres ont besoin d'une protection comparable à celle accordée par la réglementation sur la santé et la sécurité au travail? On sait que dans certaines juridictions, les employés ont le droit de refuser de travailler dans un milieu qui n'est pas sécuritaire, ce qui signifie un milieu risqué pour eux. Mais est-il nécessaire de prévoir des dispositions pour empêcher qu'un employé soit réprimandé, mis à pied ou quoi que ce soit parce qu'il a fait état d'une inquiétude légitime sur la sécurité de l'avion à bord duquel il travaille ou de la sécurité d'une pièce d'équipement avec laquelle il travaille? Avez-vous eu connaissance de cas de cette nature où des employés auraient subi des pressions de la direction?

Mme Micklewright: Il ne fait aucun doute qu'on exerce énormément de pression pour faire le travail en respectant les délais prescrits.

Les membres qui travaillent au sol ne sont donc pas concernés par l'entretien de l'avion. Ils s'occupent des passagers, et leurs problèmes sont liés à la manutention de bagages trop lourds. Il est évident que certaines de nos préoccupations en matière de sécurité viennent du fait qu'un de nos membres a eu la malchance de vérifier les bagages d'Air India et, par pure coïncidence, les bagages embarqués sur l'avion de CP Air à destination de Tokyo, qui a explosé. Cela a bien sûr soulevé toute une série de questions sur la sécurité.

J'ai remarqué que les travailleurs de télécommunication doivent se présenter devant vous cet après-midi et je sais qu'ils ont un cas, je ne sais pas s'il a déjà été réglé, où un travailleur a été puni pour avoir refusé de faire un travail qui n'était pas sécuritaire. C'est là le problème, parce que nous ne voyons pas ce que les autres . . . ils sont parfois contraints de faire le

[Text]

grieve later, despite the improvements that were made to Part IV of the Canada Labour Code recently.

Mr. Angus: One final question, Mr. Chairman.

We are already, in terms of the air industry, operating under a form of deregulation, with all the confusion out there in terms of who owns who and where they fly. But in the air itself has there been, from your perspective, a decline in the level of service that people experience?

An hon. member: It is perfectly safe.

Mr. Angus: Service. Not safety, service.

I think in your brief elsewhere you make some reference to some of the examples in the United States, commercial air travellers not being able to plan their travel as they used to, things like that. Can you give us an idea of what you see within the Canadian context as to declines in service?

Ms Micklewright: There has been a substantial decline in service. I note that from personal experience because I do a lot of travelling around the country. There have been cut-backs in the types of meals. Canadian Pacific used to be particularly proud of the meals it served. Of course, not only have they cut back on that, but they have sold their catering service to Marriott, which is an American-owned hotel company, and things have just gone from bad to worse.

I remember when Canadian Pacific first introduced its business class service, which was Empress class at that time, the type of service that was on there is now not dissimilar to what is on Attaché, but I would venture to say that the service that was originally on the Empress class was significantly superior to what you now find on the Attaché. I would venture to say the service originally on the Empress class was significantly superior to what we now find on the Attaché service, which is the business class.

• 1015

We are getting significantly... since Pacific Western Airlines has bought CP Air. We have members who work in travel agencies as well as with the airlines. There has been a constant stream of comments from the passengers who anticipate that Pacific Western Airlines means a definite deterioration of service; they are known for not serving meals and for not providing the same service.

Consequently our members who are working in travel agencies say that now when people call, they ask to be booked on Air Canada. They do not want to fly on CP Air, to the extent that Pacific Western Airlines is now desperately trying to get customers back by saying that if they buy four flights within Canada between now and May, they will earn a free trip to Rio, Amsterdam or Tokyo. So people are buying four tickets to and from Victoria to get themselves a trip to Rio.

[Translation]

travail sur le champ, de déposer un grief plus tard, malgré les améliorations qui ont été apportées récemment à la Partie IV du Code du travail du Canada.

M. Angus: Une dernière question, monsieur le président.

En ce qui concerne l'industrie du transport aérien, nous travaillons déjà dans un milieu partiellement déréglementé, avec toute la confusion que cela entraîne en matière de propriété, d'horaires et de lignes. Mais de votre point de vue, y-a-t-il eu en l'air une diminution du niveau de services?

Une voix: C'est parfaitement sécuritaire.

M. Angus: Le service, pas la sécurité, le service.

Je crois me souvenir qu'ailleurs dans votre mémoire vous avez fait allusion à certains exemples aux États-Unis où des voyageurs utilisant les lignes commerciales aériennes n'ont pas été capables de planifier leur voyage comme ils le faisaient d'habitude, des choses de ce genre. Pouvez-vous nous dire rapidement ce que vous prévoyez en fait de diminution de service au Canada?

Mme Micklewright: Il y a eu une diminution importante de service. Je l'ai constaté moi-même parce que je voyage beaucoup à travers le pays. Il y a eu des réductions dans le type des repas. Le Canadien Pacifique était autrefois particulièrement fier des repas qu'il servait. On a non seulement fait des coupures à ce poste, mais aussi vendu le service de traiteur à Marriott, qui est une compagnie hôtelière appartenant à des intérêts américains, et les choses ont été de mal en pis.

Je me souviens de l'époque où le Canadien Pacifique a mis en place sa classe affaires, qui s'appelait alors la classe Empress. Le type de service auquel on avait droit alors n'était pas très éloigné de celui qu'on a dans la classe Attaché. Je me risquerais à dire que le service qu'on avait au départ avec la classe Empress était nettement supérieur à celui qu'on trouve maintenant en classe Attaché. Je serais tenté de dire que les services offerts à l'origine en classe Empress étaient de beaucoup supérieurs à ce qu'offre maintenant le service attaché, qui est la classe d'affaires.

La situation s'est beaucoup détériorée depuis que *Pacific Western Airlines* a acquis CP Air. Nous avons des membres qui travaillent dans les agences de voyages de même que pour les compagnies aériennes. Ces gens font état d'un flot continu de commentaires de la part des passagers, qui prévoient que l'entrée en scène de *Pacific Western Airlines* équivaldra à une détérioration marquée de service; cette compagnie est réputée pour ne pas servir de repas et pour ne pas offrir le même service.

En conséquence, nos membres qui travaillent dans les agences de voyages disent que lorsque les gens appellent ils demandent à voler sur Air Canada. Ils ne veulent pas voler avec CP Air. A tel point que *Pacific Western* cherche désespérément à récupérer ses clients en leur disant que s'ils achètent quatre billets pour une destination au Canada entre maintenant et le mois de mai, ils auront un passage gratuit pour Rio, Amsterdam ou Tokyo. Les gens achètent donc quatre billets à

[Texte]

Then when they came to the bargaining table this year, they complained to us about their decreased profits or their losses now that Pacific Western Airlines has taken on this debt load. We are faced with the knowledge that they are carrying people around the world on lucrative routes rates with very high fares for absolutely nothing. We are going to be the people who are going to have to subsidize it by taking concessions.

Mr. Angus: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. I think we have a question from Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes, just two questions, Mr. Chairman. You were mentioning about the merging of CP Air and PWA. This does not come under this legislation, and I do not think there is anything we can do about it as far as this legislation is concerned. But we have had representations from PWA to the effect that now they will be able to compete more effectively with Air Canada. Before, Air Canada pretty well had a monopoly of most of the traffic, and now there will be actual competition. Would this not improve the service to the general public?

Ms Micklewright: In my estimation we had found more competition before. We had CP Air, which, while it did not quite cover the country, had agreements with some of the other airline's partnership in order to get people back and forth across the country. They had competition on a regional basis from airlines such as Pacific Western Airlines, from Air Ontario, Time Air and, in the Maritimes, Eastern Provincial Airways.

All this has disappeared now, so you are down to one carrier. We know the government has made a lot of noise about privatizing Air Canada. It raises the question of who is going to buy the airline. There is nothing to suggest in any way that Pacific Western Airline would not also buy Air Canada or that an American airline would not buy Air Canada.

When you eliminate regional carriers and amalgamate them into one, you do not create more competition, you just concentrate the competition and you end up with monopolies. Monopolies tend to get into price fixing. Without any regulation this is precisely what is going to occur.

Mr. Taylor: Is it not the very opposite, though? Today Air Canada has a monopoly on a lot of traffic across Canada or a large percentage of it. For example, Ottawa, there is no choice in Ottawa. CP Air just never had times suitable for anybody going west.

Ms Micklewright: I think you will find that CP Air is operating with the non-stop services in between Ottawa and here. The complaints in fact have been about Air Canada out of Edmonton particularly, I understand. Their Chamber of Commerce and the local City Council are complaining about Air Canada's cutback of service out of Ottawa. I think you will find that CP Air in a lot of instances is actually providing better service.

[Traduction]

destination ou en partance de Victoria afin d'obtenir le voyage à Rio. Puis lors des négociations cette année, la compagnie a fait état d'une baisse de profits, ou de pertes, depuis que *Pacific Western Airlines* assume la dette. Nous savons que cette compagnie transporte des voyageurs autour du monde sur des lignes lucratives avec des tarifs très élevés pour absolument rien. C'est nous qui devons subventionner ce transport en acceptant les concessions.

M. Angus: Je vous remercie beaucoup.

Le président: Je vous remercie, monsieur Angus. Je crois que M. Taylor aimerait formuler une question.

M. Taylor: Oui, juste deux questions, monsieur le président. Vous parliez de la fusion de CP Air et PWA. Cette fusion n'a rien avoir avec cette législation, et je ne crois pas que nous y puissions grand-chose dans le contexte de cette loi. Par contre PWA a fait valoir que la compagnie sera mieux en mesure de concurrencer Air Canada. Auparavant, Air Canada détenait un quasi monopole pour l'ensemble du trafic aérien, mais maintenant il y aura une conférence réelle. Cela ne contribuera-t-il pas à améliorer le service offert au public?

Mme Micklewright: Selon moi, il y avait davantage de concurrence avant. Nous avions CP Air, qui, même si elle ne couvrait pas la totalité du pays, avait des ententes avec les autres partenaires de la compagnie aérienne afin de transporter les gens sur l'ensemble du pays. Il y avait une concurrence à l'échelle régionale de la part de compagnies aériennes comme *Pacific Western Airlines*, Air Ontario, *Time Air* et, dans les provinces maritimes, *Eastern Provincial Airways*.

Tout cela a maintenant disparu, il ne reste plus qu'un seul transporteur. Le gouvernement a fait tout un tapage publicitaire au sujet de la privatisation d'Air Canada. Mais la question se pose: Qui achètera la compagnie? Rien ne laisse supposer que *Pacific Western Airlines* n'achèterait pas Air Canada ou qu'une compagnie aérienne américaine n'achèterait pas Air Canada.

L'élimination des transporteurs régionaux et la création d'un seul transporteur n'ajoute rien à la concurrence; il s'agit tout simplement d'une concentration de la concurrence, qui aboutit à des monopoles. Les monopoles ont quelque chose à voir avec l'établissement des prix. Sans réglementation, c'est exactement ce qui se produira.

M. Taylor: N'est-ce pas tout l'opposé? Aujourd'hui Air Canada détient le monopole sur une bonne part du trafic canadien ou sur un pourcentage élevé. Par exemple, il n'y a pas de choix à Ottawa. CP Air n'a jamais eu d'horaires convenables à destination de l'Ouest.

Mme Micklewright: Vous constaterez que CP Air offre un service sans escale entre Ottawa et ici. Les plaintes ont surtout porté sur le service offert par Air Canada en partance d'Edmonton, si je comprends bien. La Chambre de commerce et le Conseil de ville d'Edmonton se plaignent de la diminution des services offerts par Air Canada en partance d'Ottawa. Vous constaterez, je crois, que dans plusieurs cas, CP Air offre un meilleur service.

[Text]

One thing I will point out to you is that in November 1985, when both Canadian Pacific Airlines and Air Canada made presentations to this committee, both the presidents of those airlines made it perfectly clear that they did not expect deregulation to bring about lower air fares and that there would be no significant change.

Mr. Taylor: Yes, but you are on a different point now. I am talking about the service. When Air Canada cut cut back the service between Ottawa and Edmonton . . . this shows what a monopoly can do. They had a monopoly. There is no choice then for people who wanted to go directly to Edmonton. I asked PWA the other day, when they were before us, if they would be restoring some of the better time out of Ottawa so we do have competition, and they said that it is one of their plans, so I really cannot follow the argument. They are your views, but . . .

• 1020

Turning to another subject, about service . . .

Ms Micklewright: May I respond to that?

Mr. Taylor: Yes, sure.

Ms Micklewright: I just want to make it clear, I represent the unions, I do not run the airlines, so I have no control over their scheduling. For me, the best services that should be provided for the people of Canada should be done so. And what we have seen in Canada is precisely what happened in the United States with the development of the hub and spoke system that forces traffic to go through hubs, and in Canada that has become Toronto. That is why the airlines are doing that. And they are all doing that, not just Air Canada and CP Air. That is how they create their efficiencies.

Mr. Taylor: I guess we differ on that point. I think there is going to be improved service across Canada, generally, because of the amalgamation, because there will now be competition.

But on the service that was pointed out by Mr. Angus, I find that the CP Air food is much better than that of Air Canada. I have travelled both . . .

The Chairman: I can tell you, just flying out to come here yesterday or the day before, I was greatly disillusioned. It did not support what you are saying. I thought Air Canada started to pick up because of CP competition, which is what Ms Micklewright did say. But anyway, I can tell you it was not that good the other day. But anyway, that is very subjective. Is that all right, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: I just wanted to make the point that my experience has been that I have enjoyed the food better with CP Air. For instance, from Calgary to here yesterday, I ate the entire meal, which I seldom do with Air Canada. I guess that is a matter of opinion.

The Chairman: That is a matter of individual indigestion, or digestion.

[Translation]

Je vous ferai remarquer qu'en novembre 1985, époque où *Canadian Pacific Airlines* et Air Canada faisaient des représentations au Comité, les présidents de ces deux compagnies aériennes ont été clairs: Ils ne prévoyaient pas que la déréglementation amènerait une diminution des tarifs aériens et il n'y aurait pas de changements importants.

M. Taylor: Oui, mais vous avez glissé sur un autre point, je crois. Je parle du service. Lorsqu'Air Canada a réduit les services entre Ottawa et Edmonton . . . Cela montre ce qu'un monopole peut faire. La compagnie avait un monopole. Les gens qui voulaient aller directement à Edmonton n'avaient aucun choix. L'autre jour j'ai demandé à la PWA, lors de son témoignage, si elle reviendrait à un meilleur horaire au départ d'Ottawa afin que nous ayons une certaine concurrence, et elle nous a dit que cela fait partie de ses plans, alors je ne vous suis pas très bien. C'est là votre point de vue, mais . . .

Parlant maintenant du service . . .

Mme Micklewright: Puis-je répondre à cela?

M. Taylor: Oui, bien sûr.

Mme Micklewright: Je veux que ce soit clair, je représente les syndicats, je ne dirige pas les compagnies aériennes et je n'ai donc aucun contrôle sur leurs horaires. En ce qui me concerne, il faudrait que l'on offre le meilleur service possible aux Canadiens. Est-ce que nous avons vu au Canada exactement ce qui s'est produit aux États-Unis avec le développement du réseau en étoile qui force le trafic aérien à passer par des centres. Au Canada, ce centre est Toronto. C'est pourquoi les lignes aériennes procèdent ainsi. Elles le font toutes. Il n'y a pas qu'Air Canada et CPR. C'est comme cela qu'elles réussissent à être efficaces.

M. Taylor: Nous différons d'opinion sur ce point. Je crois que nous allons bénéficier d'un service amélioré au Canada, en général, à cause des fusions, parce qu'il y aura maintenant de la concurrence.

Mais en ce qui concerne le service évoqué par M. Angus, je trouve que la nourriture est bien meilleure à bord de CP Air qu'à bord d'Air Canada. J'ai voyagé avec les deux compagnies aériennes . . .

Le président: Je peux vous affirmer que j'ai pris l'avion pour venir ici hier ou avant hier, et j'ai été fort déçu. Cela ne confirmait pas ce que vous dites. J'ai eu l'impression qu'Air Canada commençait à se reprendre à cause de la concurrence de CP, comme vient de le dire M^{me} Micklewright. Tout ce que je peux vous dire, c'est que la nourriture n'était pas bonne l'autre jour. Mais de toute façon, c'est très subjectif. N'est-ce pas, monsieur Taylor?

M. Taylor: Je veux signaler qu'en ce qui me concerne j'ai préféré la nourriture de CPR. Ainsi, en venant de Calgary, j'ai mangé tout mon repas, ce qui ne m'arrive jamais avec Air Canada. Je suppose que c'est une question d'opinion.

Le président: C'est une question de digestion ou d'indigestion personnelle.

[Texte]

Mr. Cochrane, very short, because we are starting to run late.

Mr. Cochrane: I generally fly to get from where I am to where I want to be, as opposed to going to a restaurant.

You are talking about regional carriers and what effect they have had. I am from eastern Canada, New Brunswick particularly, and you talked about the competitive nature of EPA. And if EPA competed with anybody in eastern Canada, it was probably with VIA Rail for lack of on-time performance and all kinds of other problems. But I have seen nothing but positive things happen in my own particular market with regard to regional carriers in a less regulated environment. Now, I do not doubt, from your point of view, because I do not think your group represents the EPA workers now that they are Air Atlantic—

Ms Micklewright: Yes, we do. Oh, not Air Atlantic, no.

Mr. Cochrane: But they are open to become unionized, if they choose.

Ms Micklewright: I think you would be interested to read a few labour board decisions about attempts to unionize Air Atlantic. The people there are earning minimum wage, I think, or slightly over it, about \$4.65 an hour, if I remember correctly. And one of the problems we have experienced there with our members who were formerly with Eastern Provincial is that shortly after CP Air took over three bases were closed—Moncton, Magdalen Islands, and Stephenville—and the routes were turned over to Air Atlantic. The employees who were there lost those jobs, and this is on page 19 of my brief. Thirteen of them relocated to Halifax—and for some people that is not necessarily a choice—and five of them lost their jobs.

There is further expectation that the airline, CP Air, Pacific Western, whatever it is, will further pull out of Atlantic Canada until they are down to Halifax and St. John's, and that the other routes will be given over to Air Atlantic. That is the talk that is very strongly going on within the airline.

Mr. Cochrane: Certainly, from my point of view, and our service, Air Atlantic is much better than EPA was. It is more reliable. The flights are full, which in turn, I would think, would contribute to the number of employees who eventually work for that company. Now, whether or not they are unionized is a dispute between your group and the labour board that makes those decisions. But certainly as far as service and reliability, it is greatly improved; and certainly a DASH-7 or a DASH-8 is a far cry from a 748, and we have seen a great deal of improvement in that regard. If that is an indication of what is to come, then it is very positive. Mind you, they are taking over from a gut-bucket operation. EPA had no credibility at all.

[Traduction]

Monsieur Cochrane, soyez bref parce que le temps passe.

M. Cochrane: En général, je prends l'avion pour me rendre d'un point à un autre et je ne considère pas alors que je vais au restaurant.

Si nous parlons des transporteurs régionaux et des effets qu'ils ont eus sur la situation, je dois vous dire que je viens de l'est du Canada, du Nouveau-Brunswick pour être précis, et j'ai été accroché quand vous avez parlé de la nature concurrentielle de EPA. Si EPA faisait concurrence à quelqu'un dans l'est du Canada, c'était probablement à VIA Rail par son manque de respect des horaires et pour toutes sortes d'autres problèmes. Tous les changements que j'ai enregistrés dans le marché qui est le mien, m'ont paru favorables en ce qui concerne le fonctionnement des transporteurs régionaux dans un milieu moins réglementé. Maintenant je ne doute pas de votre point de vue, parce que je ne crois pas que vous représentiez des travailleurs de EPA, maintenant que c'est Air Atlantique...

Mme Micklewright: Si nous les représentons. Oh non, Air Atlantique, non.

M. Cochrane: Mais ils peuvent se syndiquer s'ils le désirent.

Mme Micklewright: Je crois que la lecture de certaines décisions du Conseil des relations de travail sur les tentatives de syndicalisation à Air Atlantique vous intéresseraient. Là, les gens touchent le salaire minimum, à ce que je crois, ou légèrement plus, aux environs de 4,65\$ l'heure si ma mémoire est bonne. Un des problèmes que nous avons connus avec nos membres qui travaillaient autrefois pour *Eastern Provincial* est que, peu après la prise de contrôle de CPR, trois bases ont été fermées à Moncton, aux Îles-de-la-Madeleine et à Stephenville. Ces lignes ont été abandonnées à Air Atlantique. Les employés travaillant dans ces trois bases ont perdu leur emploi comme le verrez à la page 19 de mon mémoire. Treize d'entre eux ont été relocalisés à Halifax, ce qui ne leur convenait pas nécessairement, et cinq ont perdu leur emploi.

On s'attend de plus à ce que la compagnie aérienne, que ce soit CPR, Pacific Western et qui que ce soit se retire encore davantage de la région atlantique jusqu'à ne plus desservir qu'Halifax et St.-Jean. Les autres lignes aériennes seront alors cédées à Air Atlantique. On dit que les compagnies aériennes en discutent très activement.

M. Cochrane: A mon avis, Air Atlantique nous offre un bien meilleur service que ne le faisait EPA. Elle est plus fiable. Les vols sont complets, et je crois que cela contribuera à augmenter le nombre d'employés qui travailleront à l'avenir pour cette compagnie. Maintenant, qu'ils soient syndiqués ou non est à débattre entre votre groupe et le Conseil des relations de travail qui prend ces décisions. En ce qui concerne le service et la fiabilité, cela s'est beaucoup amélioré, et il y a certainement une grosse différence entre un DASH-7 ou un DASH-8 et un 748. Nous avons constaté beaucoup d'améliorations à ce chapitre. Si c'est là une indication de ce à quoi nous devons nous attendre pour l'avenir, c'est très encourageant. N'oubliez

[Text]

Ms Micklewright: There is always a conflict between the consumer and the worker in terms of that. Obviously, the consumer is going to get a better deal if the workers are going to work for less and give up more; it is a trade-off. Everybody wants a cheaper product, whether you are talking about airlines or your department store.

• 1025

But if you take a look in the West, particularly talking about Pacific Western, which has always campaigned and advertised on the basis of, we are the competition, we are the West, and you look at routes, for example, to and from Prince George or to Edmonton or Calgary, you will see they have flights departing at the same time. Right now, as of the beginning of this month, they are "rationalizing" their service, as they put it, and a lot of those flights are being discontinued. In fact, some of them are just arbitrarily being cancelled and passengers automatically shuffled onto another flight. They are pulling out of Whitehorse and just leaving what was the CP Air service there.

So the competition that used to exist between Pacific Western and CP Air has now totally disappeared. There is no competition.

Mr. Cochrane: But the consumers are dictating a lot of that, by their lack of desire to travel at those particular times or with those particular airlines, or to pay those particular rates. I think you are seeing a reflection . . . with flights going at the same time, obviously if there is not enough for both of them to survive, one is probably going to leave the market.

Ms Micklewright: But the important point is that with two airlines in existence, with PWA and CP Air, the consumer did have a choice of one airline or the other.

Mr. Cochrane: At least in price, yes.

Ms Micklewright: They do not have that choice now.

Mr. Cochrane: On the American experience you mentioned, you talk about the number of near misses in 1982 and 1985 and you compare those, but you go right on to explain some of the rationale for that. First of all, you saw a 31% increase in the number of commercial flights. I understand there is almost a doubling of the number of people who use the airlines to get where they are going.

Then you have seen in the United States a decrease of 13% in air traffic controllers and a decrease of 33.8% in FAA inspectors. Those latter two situations are strictly related to the United States. In Canada we have hired another 100 air inspectors, and we have made no effort to decrease the number of air traffic controllers. In fact, with our programs, we have increased the technical expertise of the equipment that is being offered.

[Translation]

pas qu'ils partent presque de zéro. EPA n'avait aucune crédibilité.

Mme Micklewright: Il y a toujours en ce sens un conflit entre le consommateur et le travailleur. Bien évidemment, le consommateur en obtiendra davantage pour son argent si des travailleurs sont moins payés et travaillent plus. C'est un échange. Tout le monde veut un produit moins coûteux, que vous parliez des compagnies aériennes ou de votre grand magasin.

Maintenant, voyons un peu ce qui se passe dans l'Ouest. Prenons par exemple *Pacific Western* qui a toujours dit dans la publicité qu'elle représentait la concurrence, qu'elle symbolisait l'Ouest. Si vous regardez les lignes aériennes desservant par exemple Prince George, Edmonton ou Calgary, vous constaterez qu'il y a plusieurs vols partant en même temps. A compter du début de ce mois, ils «rationalisent» ce service comme ils le disent, et bon nombre de ces vols seront interrompus. En vérité, certains sont tout simplement annulés de façon arbitraire et les passagers, dirigés automatiquement vers un autre vol. Ils se retirent de Whitehorse, qui se retrouve uniquement avec la desserte de CP Air.

On constate donc que la concurrence qu'il y avait entre *Pacific Western* et CP Air a complètement disparu. Il n'y a plus de concurrence.

M. Cochrane: Mais ce sont les consommateurs qui ont dicté ces décisions aux compagnies aériennes en ne souhaitant pas voyager à ces heures-là ou sur ces compagnies aériennes, ou en ne voulant pas payer ces tarifs. Je crois que ce que nous voyons là . . . quand plusieurs vols partent en même temps et qu'il n'y a de toute évidence pas assez de passagers pour leur permettre de survivre, l'un des deux abandonnera probablement le marché.

Mme Micklewright: Ce qui est important, c'est qu'avec deux compagnies aériennes assurant le service, PWA et CP Air, le consommateur avait le choix entre l'une ou l'autre.

M. Cochrane: Au moins pour les prix, oui.

Mme Micklewright: Ils n'ont plus ce choix maintenant.

M. Cochrane: A propos de ce qui s'est passé aux Etats-Unis, vous avez évoqué le nombre de cas où l'on a frôlé des accidents en 1982 et 1985, et vous faites une comparaison; puis vous nous avez parlé de la logique derrière cela. Vous avez tout d'abord constaté une augmentation de 31 p. 100 du nombre des vols commerciaux. Je comprends que cela revient presque à un doublement du nombre des passagers empruntant les lignes aériennes.

Vous avez ensuite évoqué la diminution de 13 p. 100, aux Etats-Unis, du nombre des contrôleurs aériens et la diminution de 33,8 p. 100 du nombre des inspecteurs de la FAA. Ces deux derniers chiffres ne concernent que les Etats-Unis. Au Canada, nous avons embauché 100 nouveaux inspecteurs aériens et nous n'avons fait aucune tentative pour diminuer le nombre des contrôleurs aériens. En vérité, nos programmes nous ont

[Texte]

Is it really fair to compare what has happened with near misses in that environment with what could happen in Canada with the environment we are preparing for, with the number of inspectors and the increase in the reliability of the equipment? Certainly our training of air traffic controllers, as we all know . . . I am sure everyone knows what happened to PATCO in the United States and the expertise of the individuals in the industry.

Ms Micklewright: It is important to look at the time frame. Remember that the legislation in the United States was introduced in 1978 and these changes did not start happening until 1980-81. So I think it is reasonable to extrapolate that and make the assumption that the same kind of thing could happen here. If you are telling me you are going to protect these kinds of things and you are going to ensure we do maintain air traffic controllers and we do increase the inspectors, then that is reassuring.

Mr. Cochrane: I think that is the indication at this time. We obviously cannot dictate to future governments of the same party or another as to what they are going to do. But basically, the environment we are creating in Canada . . . we are preparing in a much better way, in fact in a positive way, compared with what the Americans did to their environment, which was somewhat negative.

Ms Micklewright: From a labour perspective, the preparation has been completely negative, because as I said at the outset, every single union that has been to the bargaining table since 1985 has been asked to take concessions, and has taken concessions. That very bitter strike that took place at Pacific Western has left such a bad taste in everybody's mouth that Pacific Western is now trying to recapture the loyalty of the employees that it lost during that strike, and nobody is convinced it has a hope of doing that. In the meantime, it is trying to put four airlines together and provide good service.

Mr. Cochrane: Just one comment. I do not think that environment in the labour field between the transportation industries and their union is vastly different from what we are seeing in a number of sectors in our community or our country. In other words, that climate . . . with inflation not at 10% and 12%, but down to 4%, with the tighter consumer preferences and so on, we are seeing a number of relationships between unions and their management and the companies that are actually asking for those very kinds of things. It is not isolated and limited to your industry. And certainly the United States indicated that the smoke-stack industries had as every bit as tough sledding in negotiations between their management and unions.

Ms Micklewright: Of course a lot of deregulation went on in the United States. Just about every facet of the market has been deregulated. So of course that is going to be impacted through the industry in the United States. But I think the

[Traduction]

permis d'augmenter la performance technique du matériel dont on dispose.

Trouvez-vous juste d'établir un lien entre les risques d'accident dans ce contexte et ce qui pourrait se passer au Canada avec le cadre que nous nous apprêtons à mettre en place, avec le nombre d'inspecteurs et l'augmentation de la fiabilité du matériel? Comme chacun sait, la formation de nos contrôleurs aériens . . . tout le monde sait ce qui est arrivé à PATCO aux Etats-Unis et connaît la compétence des individus dans l'industrie.

Mme Micklewright: Il faut resituer tout cela dans le temps. Souvenez-vous que la législation américaine a été adoptée en 1978 et que ces modifications ne sont pas intervenues avant 1980-1981. Je crois qu'on peut extrapoler à partir de cela et faire l'hypothèse que la même chose pourrait se produire ici. Si vous me dites que ce sont là des choses que vous voulez protéger et que vous allez vous assurer qu'on conservera le même nombre de contrôleurs aériens et que nous augmenterons les inspecteurs, c'est rassurant.

M. Cochrane: Je crois que c'est ce que les tendances actuelles indiquent. Bien évidemment, nous ne pouvons pas dicter aux gouvernements à venir les mesures qu'ils prendront plus tard, qu'ils soient ou non du même parti. Mais essentiellement, nous voulons mettre en place un bien meilleur contexte au Canada, en procédant de façon positive, par rapport à ce que les Américains ont fait à leur milieu aéronautique, qui s'est révélé négatif dans une certaine mesure.

Mme Micklewright: D'un point de vue syndical, cette préparation à laquelle vous faites allusion a été complètement négative parce que, comme je l'ai déjà dit, tous les syndicats qui se sont présentés à la table de négociations depuis 1985 se sont vu demander des concessions et en ont accordé. La méchante grève que nous avons connue à *Pacific Western* a laissé un tel goût amer dans la bouche de tous que *Pacific Western* s'efforce maintenant de reconquérir la loyauté des employés qu'elle a perdus pendant cette grève, et personne n'a la conviction absolue qu'elle y parviendra. Pendant ce temps, *Pacific Western* s'efforce de regrouper quatre lignes aériennes et d'assurer un bon service.

M. Cochrane: Une simple remarque. Je ne crois pas que l'atmosphère des relations de travail entre le secteur des transports et les syndicats soit très différente de ce que nous voyons dans nombre d'autres secteurs de notre communauté ou de notre pays. En d'autres termes, l'état des relations entre les syndicats et les directions, au moment où l'inflation n'est plus à 10 et 12 p. 100, mais est descendue à 4 p. 100, et où les consommateurs ont des préférences plus marquées etc., . . . les compagnies s'efforcent effectivement d'obtenir ce genre de choses. Ce ne sont pas là des cas isolés, qu'on ne retrouve que dans votre secteur d'activité. Ce qui s'est passé aux Etats-Unis montre clairement que les industries lourdes ont connu les mêmes problèmes lors des négociations entre les directions et les syndicats.

Mme Micklewright: Bien sûr, beaucoup de secteurs ont été dérèglementés aux Etats-Unis. Presque tous les aspects du marché l'ont été. Cela va donc se répercuter à travers l'industrie aux Etats-Unis. Mais je crois que si vous regardez les

[Text]

figures, if you look at the strikes, the days lost, on the chart on page 16, speak quite clearly for themselves. There has been a phenomenal increase since the airlines went to the bargaining table and said they have to have cost-cutting because of deregulation. I guess the question I would pose to you is this: Do you think airline employees should have to pay the price, in terms of cost cutting, by cutting their standard of living, by being forced into part-time work, particularly the impact on women? Is that fair?

• 1030

Mr. Cochrane: There are two sides to that point, and, obviously, job security is one of them. Certainly in the case of Air Atlantic in eastern Canada, I would think their jobs are much more secure. Perhaps they are paid at a lower hourly rate and perhaps they work a few hours less a week than they did at EPA, because EPA could not compete with other companies that were operating more efficiently and more expertly to capture that particular market.

Thank you.

The Chairman: I think, Mr. Cochrane, you have expressed your point of view. We have started to stray from the bill, although it is relevant, and the brief is relevant. Obviously, the whole purport of your submission is employment protection provisions. That is how we got into this whole area. So I want to thank you—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have one point. Mr. Cochrane said something about the matter of near misses and whatnot in Canada can properly be compared with the United States—

The Chairman: He was talking about the States, I think.

Mr. Benjamin: Yes. I believe it is correct. I have written about it. I hope we can get the Canadian Aviation Safety Board to appear before this committee when we are back in Ottawa.

Is it not correct—it has been widely reported—that there has been a substantial increase in near misses, both in the air and the ground in Canada? I believe the Canadian Aviation Safety Board is presently conducting a study on the near misses on the ground, and they are being asked to do a study on the near misses in the air. That is what is going on right now.

The Chairman: We will be having evidence... presumably you can ask questions to the appropriate authorities on that, unless this witness can tell us. I do not think it would be within the overall competence, but perhaps from personal experience this witness might be able to say something.

I want to thank you for your brief. We are running behind, and I am not going to say anything further about the exchange. Obviously, employment protection provisions is what you really directed your brief to, and if you want to

[Translation]

chiffres des grèves et des jours perdus au tableau de la page 16, vous constaterez qu'ils parlent par eux-mêmes. On a enregistré une augmentation phénoménale depuis que les compagnies aériennes se sont présentées aux tables de négociation en prétendant qu'elles devaient réduire leurs coûts à cause de la déréglementation. La question que j'aurais à vous poser est la suivante: pensez-vous que ce sont les employés des lignes aériennes qui devraient en payer le prix, faire les frais de la réduction des coûts par une réduction de leur niveau de vie, par l'obligation de travailler à temps partiel—je pense surtout à l'effet sur les femmes? Est-ce que cela est juste?

M. Cochrane: Il y a deux côtés à cela et, évidemment, la sécurité d'emploi est l'un des deux. Dans le cas d'*Air Atlantic*, dans l'est du Canada, je crois que les emplois sont beaucoup plus sûrs. Peut-être sont-ils rémunérés à un taux horaire inférieur et peut-être travaillent-ils par semaine quelques heures de moins qu'à EPA, car EPA ne pouvait faire concurrence aux autres sociétés, dont l'efficacité et le savoir-faire leur permettaient de saisir ce marché.

Merci.

Le président: Je crois, monsieur Cochrane, que vous avez exprimé votre point de vue. Nous avons commencé à nous éloigner du projet de loi, bien que cela soit pertinent et bien que le mémoire soit pertinent. L'ensemble de votre mémoire porte évidemment sur les dispositions touchant la protection de l'emploi. C'est à partir de là que nous avons abordé ce domaine. Je désire donc vous remercier...

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aurais un point à soulever. M. Cochrane a parlé des accidents évités de justesse au Canada et a dit que cela peut à juste titre se comparer avec les États-Unis...

Le président: Il parlait des États-Unis, je crois.

M. Benjamin: Oui, je crois que vous avez raison. J'ai écrit là-dessus. J'espère que nous pourrions faire comparaître le Bureau canadien de la sécurité aérienne devant le Comité quand nous serons de retour à Ottawa.

N'est-il pas juste—on en a beaucoup parlé, qu'il y a eu une augmentation substantielle de quasi accidents, tant dans les airs qu'au sol au Canada. Je crois que le Bureau canadien de la sécurité aérienne procède présentement à une étude sur ces cas au sol, et qu'on lui demande de procéder à une étude des quasi accidents survenus dans les airs. C'est cela qui se passe maintenant.

Le président: Nous entendrons le témoignage... Vous pourriez sans doute poser des questions aux autorités compétentes à cet égard, à moins que le témoin ne puisse nous le dire. Je ne crois pas que cela ferait partie de sa compétence d'ensemble, mais peut-être ce témoin aurait-il quelque chose à dire d'après son expérience personnelle.

Je désire vous remercier de votre mémoire. Nous sommes en retard, et je ne vais rien ajouter à ceci. Il est évident que ce sont les dispositions touchant la protection de l'emploi qui font véritablement l'objet de votre mémoire et si vous désirez suivre

[Texte]

follow up Mr. Angus's suggestion, if there are specific amendments that you think could be brought into the wording of the bill, then please send them along to the clerk.

Ms Micklewright: In closing, I would like to say that certainly we have directed some of our concerns towards bringing in labour protection, but we have also recommended that the government rethink this legislation and the many other aspects of it that we do not think are being given full consideration.

The Chairman: I appreciate that, and you say that sincerely, but the fact of the matter is this is why we are in this hybrid situation. There has been approval in principle for what we are trying to do. Even if this committee came back . . . I suppose it could make a report in terms of wild imagination, and it might, but the bill has been approved in principle.

We are talking about the bill now, and that is why suggestions to change the wording are very relevant. To have this committee go back and tell the Parliament of Canada to toss out Bill C-18 and Bill C-19 may be the wish of some members of this committee, and that may be reflected in the report we finally produce. But the reality of that happening is not perhaps too real.

Ms Micklewright: You have already made up your mind, I take it.

The Chairman: The Parliament of Canada has made up its mind to go through this exercise, and then we try to find out from witnesses how we can improve the principle, the generality of what we are doing, with all its imperfections and all its unknowns.

I want to thank you, Ms Micklewright, for presenting your brief.

Ms Micklewright: Thank you.

The Chairman: We are starting to run behind here. The next witness is Westar Mining Ltd. Mr. Garvey, who is Director of Transportation, is appearing on behalf of Westar.

Mr. Garvey, you have a brief of five pages. Would you give us your overview, or whatever you want to do with the brief, please. Then we will throw it open to questions. Generally, normal witnesses, average witnesses, if there ever is such a thing, give a 10- or 12-minute overview of whatever they want to say. The time is yours within that parameter.

Mr. Terrance L. Garvey (Director, Transportation, Westar Mining Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. I was told I had five minutes—

The Chairman: That is even better.

Mr. Garvey: So I prepared my overview to fall within that timeframe.

The Chairman: Excellent.

Mr. Garvey: I am glad that I am not going to be pressed, as I was in Ottawa, you may recall, back in December 1985.

[Traduction]

la suggestion de M. Angus, s'il y a des modifications précises qui selon vous pourraient être apportées au libellé du projet de loi, veuillez les faire parvenir au greffier.

Mme Micklewright: En terminant, j'aimerais dire que nous nous sommes certes intéressés à la protection de la main-d'oeuvre, mais que nous avons également recommandé au gouvernement de repenser ce texte législatif et ces nombreux autres aspects, qui, selon nous, ne sont pas pleinement étudiés.

Le président: Je comprends cela, et vous dites cela sincèrement, mais en fait c'est pour cela que nous sommes placés dans cette situation hybride. Il y a eu approbation en principe de ce que nous tentons de faire. Même si le Comité revenait . . . Je suppose qu'il pourrait donner libre cours à son imagination, et c'est une possibilité, mais le projet de loi a été approuvé en principe.

Nous parlons maintenant du projet de loi, c'est pourquoi les suggestions visant à en modifier le libellé sont tout à fait pertinentes. Il se pourrait que certains membres du Comité désirent que le Comité dise au Parlement du Canada de jeter le projet de loi C-18 et le projet de loi C-19 à la poubelle, et cela pourrait se refléter dans le rapport que nous finirons par produire. Mais cette possibilité n'est peut-être pas très réelle.

Mme Micklewright: Je vois que vous avez déjà pris votre décision.

Le président: Le Parlement du Canada a décidé de donner suite à cet exercice, et nous tentons de découvrir d'après les témoins comment nous pouvons améliorer le principe, le caractère général de ce que nous faisons, avec toutes les imperfections et les inconnues que cela comporte.

Je désire vous remercier, madame Micklewright, d'avoir présenté votre mémoire.

Mme Micklewright: Merci.

Le président: Nous sommes un peu en retard. Le prochain témoin est la *Westar Mining Ltd.*, représentée par M. Garvey, directeur des transports.

Monsieur Garvey, votre mémoire compte cinq pages. Voudriez-vous nous en donner une vue d'ensemble ou l'exposé que vous voulez en faire, s'il vous plaît. Puis nous passerons aux questions. En général, les témoins ordinaires, les témoins moyens, si tant est que cela existe, donnent une vue d'ensemble de 10 ou 12 minutes de ce qu'ils ont à dire. Vous avez la parole dans ces limites.

M. Terrance L. Garvey (directeur des transports, Westar Mining Ltd.): Merci, monsieur le président. On m'avait dit que je disposais de cinq minutes . . .

Le président: C'est encore mieux.

M. Garvey: J'ai donc préparé mon exposé en conséquence.

Le président: C'est excellent.

M. Garvey: Je suis heureux de ne pas être bousculé, comme il est arrivé à Ottawa, vous vous en souviendrez peut-être, en décembre 1985.

[Text]

The Chairman: That is right.

• 1035

Mr. Garvey: In any event, Westar Mining is the largest Canadian exporter of metallurgical and thermal coal. It operates two mines in the Elk Valley in southeastern B.C., which have a combined capacity of 9.5 million tonnes per annum, and employs approximately 1,750 people.

Westar's exports are products which are available from many sources around the world. Markets for these products are highly competitive. Because of the distances involved in reaching our ports, and hence our customers, transportation represents a major component of the total delivered cost of our products.

Over the past ten years, Westar has seen the percentage of the rail freight rate to FOBT price of coal increase from approximately 20% to over 30%, based on the highest priced product. The percentage covering the lower priced coals is significantly higher. The cause is a combination of the escalating rail freight rates over the period, and a reduction in coal prices over the last four years.

The two mines operated by Westar are local to one railway, and are indeed captive to the railway mode. There is no viable competitive transportation alternative that presently exists, and our comments are made from that perspective.

We are generally supportive of the measures contained in Bill C-18. However, we have some specific concerns and comments to make regarding those. We endorse the provisions for mediation, arbitration and competitive line rates. However, we strongly feel that final offer arbitration and competitive line rates should only be available to those shippers who are truly captive. Final offer arbitration should not be available to those shippers who are situated at competitive rail locations, or who are effectively truck competitive. And competitive line rates should not be available for those shippers who are simply local to one railway but are in fact truck competitive.

If there is competition for the traffic involved, the marketplace will determine the appropriate rate levels without the need for regulatory intervention. We fully support the modifications made in the public interest appeal sections of the bill, except for the provision which enables a shipper to appeal its rate on the basis of another shipper's confidential contract. We feel that this provision will encourage fishing expeditions, overload the agency and negate the confidentiality aspect of the contracts, in that rates, terms and conditions would or could become public knowledge.

We suggest that appeals heard on cross-border traffic and found in favour of the shipper, be awarded on a pro rata basis to ensure that the Canadian railway does not carry the full

[Translation]

Le président: C'est exact.

M. Garvey: Quoi qu'il en soit, *Westar Mining* est le plus important exportateur canadien de charbon métallurgique et thermique. La société exploite deux mines dans la vallée Elk au sud-est de la Colombie-Britannique, dont la capacité globale est de 9,5 millions de tonnes par année, et elle emploie environ 1,750 personnes.

Les exportations de Westar sont des produits que l'on peut se procurer en de nombreux endroits au monde. Les marchés de ces produits sont hautement concurrentiels. En raison de l'éloignement de nos ports, et donc de nos clients, le transport représente un élément majeur du coût total livré de nos produits.

Au cours des dix dernières années, Westar a vu passer le pourcentage que représentent les frais de transport ferroviaire du prix du charbon au port d'embarquement d'environ 20 p. 100 à plus de 30 p. 100 pour notre produit le plus cher. Dans le cas des charbons bon marché, le pourcentage est considérablement plus élevé. Cela tient à la fois à l'escalade des tarifs ferroviaires au cours de cette période et à la réduction des prix du charbon au cours des quatre dernières années.

Les deux mines exploitées par Westar sont proches d'un chemin de fer et n'ont en fait d'autres solutions que le mode ferroviaire de transport. Il n'existe à l'heure actuelle aucune solution de rechange viable et concurrentielle, et nos remarques se placent dans cette optique.

Nous sommes en général en faveur des mesures proposées par le projet de loi C-18. Toutefois, nous avons des préoccupations et des commentaires précis à faire à cet égard. Nous appuyons les dispositions portant sur la médiation, l'arbitrage et les tarifs de ligne concurrentiels. Toutefois, nous sommes fortement d'avis que l'arbitrage de l'offre finale et les tarifs de ligne concurrentiels ne devraient être accessibles qu'aux expéditeurs qui sont véritablement captifs. L'arbitrage de l'offre finale ne devrait pas être accessible aux expéditeurs situés dans des endroits où il y a concurrence des chemins de fer ou concurrence efficace du camionnage. Quant aux tarifs de ligne concurrentiels, ils ne devraient pas être à la disposition des expéditeurs qui n'ont qu'un seul chemin de fer local, mais où le camionnage est effectivement concurrentiel.

S'il y a concurrence pour le trafic en cause, le jeu du marché déterminera les tarifs qui conviennent, sans qu'il soit nécessaire de réglementer. Nous appuyons pleinement les modifications faites dans les articles du projet de loi qui portent sur l'appel dans l'intérêt public, si ce n'est pour la disposition qui permet à un expéditeur d'en appeler de son tarif d'après le contrat confidentiel d'un autre expéditeur. Nous sommes d'avis que cette disposition encouragera les expéditions «de pêche», surchargera l'organisme et nuira à l'aspect confidentiel des contrats, car les tarifs, les clauses et les conditions deviendraient du domaine public ou pourraient le devenir.

Nous suggérons que les appels portant sur le trafic transfrontalier et réglés en faveur de l'expéditeur soient accordés au prorata pour que le chemin de fer canadien ne doive pas porter

[Texte]

weight of the award as the U.S. railways are beyond the jurisdiction of the agency.

Westar supports the provisions contained in clauses 110 to 120 regarding railway freight minimum rates, tariff filing and confidential contracts. We do not have any comments to make regarding clauses 121 to 128. We also support the provisions regarding joint rates, which are contained in clauses 129 and 133.

Westar supports the provisions concerning level of service, as contained in clauses 143 to 146, with the following exception: we would suggest that the wording contained in subclause 144(5) be changed to the wording presently in subsection 265(8) of the Railway Act. We suggest that without this change the result would be a disincentive to railway investment, inefficient intermodal facilities and a reduction in competition between the railways and trucking companies.

Westar is generally supportive of the provisions contained in clauses 157 to 182. However, we wish to make the following comment: it is our opinion that in those cases where a short line railway takes the place of a national carrier on a specific branch line, the short line railroad should not be federally regulated, except in the area of captive shipper protection.

We also feel that the provisions of paragraph 157(3)(e) should be changed to include administrative costs in determination of the actual loss. Exclusion of these costs could result in lines which are losing money being found to be making money. We support the railways' position in that regard.

Westar feels that an efficient, financially healthy transportation system is essential to the well-being of Canada as a whole. We believe that the legislation contained in Bill C-18 must be very closely followed by legislation which will enable the railways to effect, within existing safety standards, changes to their operations which will increase their efficiency and reduce their costs. The railways should not be hampered by regulations that discourage technological advances and more efficient use of labour. The example of the seemingly never-ending round of hearings regarding cabooseless train operations is certainly a case in point.

• 1040

We urge the government to consider the bill as a total package. It would be counter-productive and indeed very dangerous to implement changes on a piecemeal basis. It is clear that the existing legislation contains no protection for the truly captive shipper. In our view the provisions in the new legislation for final-offer arbitration and competitive line rates are essential, for without these provisions we will in fact be in a worse position than we are today and the legislation will not serve our needs nor the needs of most Canadians.

In conclusion Westar once again commends the government for taking the initiative in new transportation legislation, and

[Traduction]

tout le poids du jugement, car les chemins de fer américains échappent à la compétence de l'organisme.

Westar appuie les dispositions figurant aux articles 110 à 120 concernant les tarifs minimum de fret, le dépôt des tarifs et les contrats confidentiels. Nous n'avons aucun commentaire à faire concernant les articles 121 à 128. Nous appuyons également les dispositions touchant les prix communs, qui figurent aux articles 129 et 133.

Westar appuie les dispositions concernant le niveau de service figurant aux articles 143 à 146, à une exception près: nous suggérons que le libellé du paragraphe 144(5) soit remplacé par le libellé actuel du paragraphe 265(8) de la Loi sur les chemins de fer. Selon nous, sans cette modification, on aboutira à décourager l'investissement dans les chemins de fer, à des installations intermodales inefficaces et à la réduction de la concurrence entre les chemins de fer et les sociétés de transport routier.

Westar appuie en général les dispositions des articles 157 à 182. Toutefois, nous désirons faire le commentaire suivant: selon nous, lorsqu'un chemin de fer à ligne courte remplace un transporteur national sur un embranchement donné, ce chemin de fer ne devrait pas être réglementé par le gouvernement fédéral, sauf en ce qui a trait à la protection des expéditeurs captifs.

Nous sommes également d'avis que les dispositions de l'alinéa 157(3)e devraient être modifiées de façon à inclure les coûts d'administration dans le calcul de la perte réelle. Si l'on exclut ces coûts, les lignes qui perdent de l'argent pourraient être jugées rentables. Nous appuyons la position des chemins de fer à cet égard.

Westar est d'avis qu'un réseau de transport efficace et financièrement sain est essentiel au bien-être de l'ensemble du Canada. Nous croyons que le projet de loi C-18 doit être suivi de très près par un texte législatif qui permettra aux chemins de fer d'apporter, dans le cadre des normes actuelles de sécurité, des changements à leurs opérations en vue d'accroître l'efficacité et de réduire les coûts. Les chemins de fer ne devraient pas être entravés par des règlements qui découragent les progrès technologiques et l'utilisation plus efficace de la main-d'oeuvre. L'exemple des auditions qui semblent interminables concernant l'élimination des fourgons de queue est certainement probant.

Nous incitons fortement le gouvernement à considérer le projet de loi comme un tout. Il serait improductif, voire très dangereux, de faire des changements coup par coup. Il est manifeste que les lois existantes ne protègent nullement l'expéditeur vraiment captif. À notre avis, les dispositions du nouveau projet de loi portant sur l'arbitrage de l'offre finale et les tarifs de ligne concurrentiels sont essentiels, car sans ces dispositions, nous serons en fait dans une situation pire que celle d'aujourd'hui, et la loi ne servira pas nos besoins pas plus que ceux de la plupart des Canadiens.

En conclusion, Westar félicite encore une fois le gouvernement d'avoir pris l'initiative d'une nouvelle loi sur les trans-

[Text]

appreciates the opportunity to appear before this committee and express our views. Thank you.

The Chairman: Mr. Garvey, I want to thank you for sticking to your overview of your script and to the time limit of six minutes for your oral presentation. I throw it open to questions. That was a model for other witnesses, but I throw it open to questions.

Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

I bid you welcome, sir. On page 5, you say:

It is clear that the existing legislation contains no protection for the truly captive shipper.

Would you please expand on that? I think you have your own definition of "captive shipper", so from there on, could you explain what you mean by that statement?

Mr. Garvey: The captive shipper is one without a viable alternative.

Mr. Robichaud: By truck or . . .

Mr. Garvey: There is no viable alternative by truck, pipeline, airline or what have you. There are only two sections in the existing legislation that are supposed to provide some relief. The first is section 278, which deals strictly with captive shippers, and we all know that this is not workable. Section 278 has been used only once since 1967 and, as I understand it, at the end of the hearing the shipper was found not to be captive and should not have been there anyhow.

Under section 23, in the existing legislation, the timing for that appeal could go on five years; it could cost the company a fortune, no reparations are provided for, and in our view it is not workable.

Mr. Robichaud: Would it be possible for you to send us amendments that you consider to be proper to support your point? You make quite a few points, and I would draw your attention in particular to one on page 4 in regard to the new legislation:

... should specific problems with the new legislation become apparent before the review period, immediate corrective action should be taken by the Minister.

You suggest the review period should be after four years.

Could you supply us with amendments that would apply to and support the points you are making? Would that be possible? It would be a help to the committee when we consider clause by clause, because as you realize we are moving very fast on this bill.

Mr. Garvey: I understand that.

Mr. Robichaud: We need help from everybody who wants to pitch in.

Mr. Garvey: Certainly, Mr. Robichaud, I could take a shot at that.

[Translation]

ports et apprécie l'occasion qui lui est donnée de comparaître devant le Comité et d'exprimer son opinion. Merci.

Le président: Monsieur Garvey, je désire vous remercier de vous en être tenu au sommaire de votre texte et à la limite de six minutes pour votre exposé oral. J'autorise maintenant les questions. C'était un modèle pour les autres témoins, mais j'autorise les questions.

Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur. À la page 5, vous dites:

Il est manifeste que la loi actuelle ne comporte aucune protection pour l'expéditeur véritablement captif.

Voudriez-vous développer ce point? Je crois que vous avez votre propre définition de «l'expéditeur captif»; à partir de là, pourriez-vous nous expliquer ce que vous entendez par cet énoncé?

M. Garvey: L'expéditeur captif est celui qui n'a pas de solution de rechange viable.

M. Robichaud: Par camion ou . . .

M. Garvey: Il n'y a pas de solution de rechange viable, par camion, par pipe-line, par avion ou quoi que ce soit. La loi actuelle ne comporte que deux articles qui sont censés apporter un certain soulagement. Le premier est l'article 278, qui porte uniquement sur les expéditeurs captifs, et nous savons tous que ceci n'est pas réalisable. L'article 278 n'a été utilisé qu'une fois depuis 1967 et, à ce que je crois savoir, à la fin de l'audition l'expéditeur a été jugé ne pas être captif, et il n'aurait de toute façon pas dû être là.

Au titre de l'article 23 de la loi actuelle, le calendrier de cet appel pourrait s'étendre sur cinq ans; cela coûterait une fortune à la Société, aucune indemnisation n'est prévue, et à notre avis cette solution n'est pas pratique.

M. Robichaud: Vous serait-il possible de nous faire parvenir des modifications que vous considérez appropriées à l'appui de votre point? Vous soulevez plusieurs points, et j'aimerais attirer votre attention en particulier sur cet extrait de la page 4 par rapport à la nouvelle loi:

s'il se pose des problèmes particuliers à l'égard de la nouvelle loi avant la période d'examen, le ministre devrait aussitôt prendre des mesures correctives.

Vous proposez que la période d'examen survienne après quatre ans.

Pourriez-vous nous fournir des amendements qui s'appliquent aux points que vous soulevez et qui les appuient? Est-ce que cela serait possible? Cela serait utile au Comité au moment de l'étude article par article, car, comme vous le constatez, nous avançons très vite dans ce projet de loi.

M. Garvey: Je m'en rends compte.

M. Robichaud: Nous avons besoin de l'aide de tous ceux qui sont prêts à retrousser leurs manches.

M. Garvey: Certainement, monsieur Robichaud, je pourrais essayer.

[Texte]

Mr. Robichaud: Thank you very much, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Garvey, on the first page of your brief you talk about percentage increases, in the last 10 years, in your rail-freight rates from 20% to over 30%, based on your highest-priced product; your percentage is even higher on your lower-priced products. Could you tell me roughly—you do not have to fine tune it—what the average freight rate per tonne was on coal, whether metallurgical or thermal, in 1977 and what it is today? I am looking for the dollars per tonne.

Mr. Garvey: It was \$10.71 per short tonne in 1977. The current rate is \$18.21 per short ton.

• 1045

Mr. Benjamin: What is the average price of your coal per short ton?

Mr. Garvey: I would have to go back into my books to find it out in terms of the coal price. I cannot recall from memory, Mr. Benjamin, exactly what it was.

Mr. Benjamin: Would it be in the range of \$60, \$70 or \$80?

Mr. Garvey: Not at that time, no sir.

Mr. Benjamin: What is it today?

Mr. Garvey: It is \$44 U.S. per metric tonne.

Mr. Benjamin: This is roughly \$60 Canadian.

Mr. Garvey: In round numbers, yes.

Mr. Benjamin: Ten years ago was it somewhat less than this?

Mr. Garvey: Oh, yes, absolutely, it was somewhat less than this; just by how much, I do not know at this stage.

Mr. Benjamin: You would not be able to . . . I am not trying to pin you down to an exact figure—

Mr. Garvey: I am sorry; I do not have the information with me, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we went through this in 1983 when the Coal Association of Canada said freight rates had gone up 500%, and this was true. Then we found out the price of coal had gone up 600%. I made the point that if you give those farmers a 600% increase in the price of their grain, they will pay any damn freight rate you want. It seems to me, as I understand it, 10 or 15 years ago coal prices were pretty low. Then they climbed up and now they are going down. There has been a substantial drop.

I have been under the impression from conversations I have had with others that the railroads are cognizant of this and that they want their customer to remain viable and in business so they can move traffic. They have tried to keep their rates tracking in a general way with the freight rates. Would you say they have made any effort in this regard?

[Traduction]

M. Robichaud: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Garvey, à la première page de votre mémoire, vous mentionnez qu'au cours des dernières années le pourcentage du prix de votre produit le plus cher, que constituent les tarifs ferroviaires, est passé de 20 p. 100 à plus de 30 p. 100; ce pourcentage est encore plus élevé pour les produits bon marché. Pourriez-vous me dire en gros—il n'est pas nécessaire d'entrer dans les précisions—le taux de frais moyen par tonne de charbon, métallurgique ou thermique, en 1977 et de nos jours: je cherche un chiffre en dollar par tonne.

M. Garvey: Il était de 10.71\$ la tonne en 1977. Le taux actuel est 18.21\$ la tonne courte.

M. Benjamin: Quel est le prix moyen de votre charbon par tonne courte?

M. Garvey: Il faudrait que je consulte mes livres car je ne me souviens pas exactement, monsieur Benjamin, du prix du charbon.

M. Benjamin: Serait-il de l'ordre de 60\$, 70\$ ou 80\$?

M. Garvey: Pas à ce moment-là, non monsieur.

M. Benjamin: Quel est-il aujourd'hui?

M. Garvey: Il est de 44\$ américains par tonne métrique.

M. Benjamin: Ceci est à peu près 60\$ canadiens.

M. Garvey: En chiffres ronds, oui.

M. Benjamin: Il y a 10 ans le prix était un peu moindre?

M. Garvey: Oh oui, absolument, il était un peu moins que ceci, mais je ne sais pas exactement de combien.

M. Benjamin: Vous ne seriez pas en mesure de . . . je n'essaie pas de vous faire donner un chiffre exact . . .

M. Garvey: Je regrette, je n'ai pas ce renseignement ici, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous sommes passés par là en 1983; la *Coal Association of Canada* a déclaré que les taux de fret avaient augmenté de 500 p. 100, et c'était vrai. Puis nous avons découvert que le prix du charbon avait augmenté de 600 p. 100. J'ai fait remarquer que si l'on donne aux cultivateurs une augmentation de 600 p. 100 du prix de leurs céréales, ils sont prêts à payer n'importe quel taux de fret. Il me semble, à ce que je crois comprendre, qu'il y a 10 ou 15 ans le prix du charbon était assez bas. Puis il a grimpé et maintenant il redescend. Il y a eu une baisse substantielle.

J'ai l'impression d'après mes conversations avec d'autres personnes que les chemins de fer sont au courant de ce fait et qu'ils veulent que leurs clients demeurent viables et en affaires pour avoir des marchandises à transporter. Ils ont essayé de garder leur tarifs généralement conformes aux tarifs de fret. Diriez-vous qu'ils ont fait un effort en ce sens?

[Text]

Mr. Garvey: Yes, there has been some effort made in this manner, Mr. Benjamin. But the truth of the matter is that the rail rates keep on going up and the price keeps on going down.

Mr. Benjamin: Now you know how our farmers are feeling.

Mr. Garvey: I always have.

Mr. Benjamin: You need a Crow rate for coal, too.

Mr. Garvey: I do not believe it for a minute, not a minute.

The Chairman: All right, Mr. Benjamin. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Garvey, thank you very much for coming and for appearing before us today.

We have heard testimony that the competitive access provisions could hurt the Canadian ports, because Canadian producers could then use the U.S. railways to get to the market and so wind up using U.S. ports to get offshore. Currently, our coal now come by way of Canadian railways and is shipped out through Roberts Bank. Roberts Bank is operated by the Westshore Terminals Ltd. I am curious: Do you have reason to go on using this facility just because you are now using it? What do you envisage happening with this legislation as it relates to Roberts Bank?

Mr. Garvey: I cannot see any effect on Roberts Bank whatsoever. The relationship between our company and the operator of Roberts Bank, of course, I think, is well known. Our company is owned 67% by B.C. Resources Investment Corporation, and Westshore Terminals Ltd. is wholly owned by B.C. Resources Investment Corporation. They are the equivalent of a sister company.

We would not utilize any other port but Westshore Terminals Ltd. in terms of our company. The balance of the industry is also served not only by Roberts Bank and the terminal there, but also by Neptune Terminals in the inner harbour here and by Ridley Island Terminals at Prince Rupert. I see no change in this whatsoever.

Mr. Belsher: Are there any other terminals you know of that could handle your needs in Canada or the U.S.?

Mr. Garvey: In Canada, no. In the U.S., no. The closest bulk terminal on the west coast would be Los Angeles—Long Beach.

Mr. Belsher: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. I want to zero in a little bit on Westar's position regarding final-offer arbitration. First, I would explore a little further the definition of captive shipper. The definition in the bill describes a captive shipper as

[Translation]

M. Garvey: Oui, il y a eu un certain effort en ce sens, monsieur Benjamin. Mais en vérité, les tarifs ferroviaires continuent d'augmenter et le prix continue de chuter.

M. Benjamin: Maintenant, vous savez comment nos agriculteurs se sentent.

M. Garvey: Je l'ai toujours su.

M. Benjamin: Il faut un tarif du Nid de Corbeau pour le charbon aussi.

M. Garvey: Je n'en crois rien, rien du tout.

Le président: D'accord, monsieur Benjamin. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Monsieur Garvey, je vous remercie beaucoup d'être venu et d'avoir comparu aujourd'hui.

Nous avons entendu des témoignages selon lesquels les dispositions portant sur l'accès concurrentiel pourraient nuire aux ports canadiens, parce que les producteurs canadiens pourraient alors utiliser les chemins de fer américains pour se rendre à leur marché et il se pourrait qu'ils utilisent les ports américains pour aller outre-mer. Présentement, notre charbon est transporté par les chemins de fer canadiens et expédié par Roberts Bank. Roberts Bank est exploité par *Westshore Terminals Ltd.* Je me demande une chose: avez-vous une bonne raison de continuer à utiliser cette installation tout simplement parce que vous l'utilisez maintenant? Selon vous, que va-t-il se produire sous l'empire de cette loi par rapport à Roberts Bank?

M. Garvey: Je n'entrevois aucun effet que ce soit sur Roberts Bank. Le rapport entre notre société et l'exploitation de Roberts Bank est évidemment selon moi, bien connu. Notre société appartient à 67 p. 100 à *B.C. Resources Investment Corporation*, et *Westshore Terminals Ltd.* appartient entièrement à *B.C. Resources Investment Corporation*. C'est l'équivalent d'une société soeur.

Notre société n'utiliserait aucun autre port que *Westshore Terminals Ltd.* Le reste de l'industrie est desservi non seulement par Roberts Bank et le terminal qui s'y trouve, mais également par *Neptune Terminals* dans le port intérieur ici, et par *Ridley Island Terminals* à Prince Rupert. Je n'entrevois aucun changement à cet égard.

M. Belsher: Y a-t-il d'autres terminaux, à votre connaissance, qui pourraient répondre à vos besoins au Canada ou aux États-Unis?

M. Garvey: Au Canada, non. Aux États-Unis, non. Le terminal de vrac le plus proche sur la côte ouest serait Los Angeles—Long Beach.

M. Belsher: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. J'aimerais préciser un peu la position de Westar concernant l'arbitrage de l'offre finale. En premier lieu, j'aimerais explorer un peu mieux la définition de l'expéditeur captif. Le projet de loi définit l'expéditeur captif comme celui qui n'est desservi que par un

[Texte]

one served by only one railway. It does not refer to other modes of transportation.

[Traduction]

seul chemin de fer. Il n'y a aucune mention des autres modes de transport.

• 1050

In your submission, you talk of a truly captive shipper as being one who is served by railway, with no other mode of transportation. Do you think that definition of a captive shipper should be changed to describe your truly captive shipper or left it as is?

Mr. Garvey: I would suggest it should be changed. I think we got into an awful lot of trouble with Mr. Pickersgill's definition of captive shipper back in 1967. I think it was for that matter that a lot of the provisions in the National Transportation Act presently have proven of no benefit at all.

The Chairman: He did not think there was a captive shipper.

Mr. Garvey: That is right. He did not; although it does appear in the National Transportation Act.

Mr. Reid: Then you call that truly captive shipper up with respect to a Westar position on final-offer arbitration, and you have some concerns with it. Tell me, do you believe, as other witnesses have said, final-offer arbitration should not take place until first it has gone through a mediation process?

Mr. Garvey: Not necessarily. The sophistication in the industry today I believe is such that we have professionals on both sides of the table, certainly from the railway side and from the shipper side, and they will explore all possibilities before they get down to final-offer arbitration.

Mr. Reid: Do you feel once you have gone through the final-offer arbitration process you might still be—or should you not be—subject to the public-interest investigation provisions that are contained within the bill?

Mr. Garvey: I think it should be one or the other. I do not think you should be able to take a final-offer arbitration award and appeal that—

Mr. Reid: Have you considered that, Mr. Garvey, from the point of view of, again, bill amendments? It does allow, at the present time, as I understand the bill, a public-interest investigation after the process has been gone through.

Mr. Garvey: Not unless I am misreading the bill. I do not think that is a provision.

Mr. Reid: Your position, then, and that of Westar, would be one or the other?

Mr. Garvey: Yes, most definitely.

Mr. Reid: If you continued to rely on final-offer arbitration, are you satisfied the bill contains enough reference as to the process under which this final-offer arbitration should take place? Or do you think the steps should be defined more clearly, and preferably in the bill rather than by arbitration, as

Dans votre mémoire, vous dites que l'expéditeur véritablement captif est celui qui est desservi par chemin de fer, sans autre mode de transport. Croyez-vous qu'il faudrait modifier la définition de l'expéditeur captif en ce sens, ou la laisser sans changement?

M. Garvey: Je proposerais de la modifier. Je crois que la définition de l'expéditeur captif selon M. Pickersgill en 1967 a suscité beaucoup de difficulté. Je crois que c'est pour cela qu'une bonne partie des dispositions de l'actuelle Loi nationale sur les transports se sont avérées ne comporter aucun avantage.

Le président: Il ne croyait pas qu'il existait des expéditeurs captifs.

M. Garvey: C'est exact. Il ne le croyait pas, bien que cela ne paraisse pas dans la Loi nationale sur les transports.

M. Reid: Puis vous parlez de cet expéditeur captif à l'égard de la position de Westar sur l'arbitrage de l'offre finale, et vous avez certaines préoccupations à cet égard. Dites-moi, croyez-vous, comme d'autres témoins l'ont dit, que l'arbitrage de l'offre finale ne devrait avoir lieu qu'après un processus de médiation?

M. Garvey: Pas nécessairement. La sophistication de l'industrie est telle de nos jours qu'il y a des professionnels des deux côtés de la table, certainement du côté du chemin de fer et du côté de l'expéditeur, et que ces professionnels exploreront toutes les possibilités avant d'en arriver à l'arbitrage de l'offre finale.

M. Reid: Croyez-vous qu'une fois que vous aurez passé par le processus d'arbitrage de l'offre finale, vous pourriez toujours être—ou ne devriez-vous pas être—soumis aux dispositions portant sur les enquêtes d'intérêt public que comporte le projet de loi?

M. Garvey: Je crois que cela devrait être l'un ou l'autre. Je ne crois pas qu'on devrait pouvoir en appeler de l'arbitrage de l'offre finale...

M. Reid: Avez-vous réfléchi à cela, monsieur Garvey, encore une fois du point de vue de modifications au projet de loi? Selon mon interprétation du projet de loi, il permet à l'heure actuelle une enquête d'intérêt public après le processus.

M. Garvey: Pas à moins que je ne me trompe sur l'interprétation du projet de loi. Je ne crois pas que cette disposition y figure.

M. Reid: Votre position, alors, et celle de Westar, est qu'il faudrait que cela soit l'un ou l'autre?

M. Garvey: Oui, absolument.

M. Reid: Si vous continuez à vous en remettre à l'arbitrage de l'offre finale, croyez-vous que le projet de loi mentionne suffisamment le processus régissant cet arbitrage? Croyez-vous plutôt qu'il faudrait définir plus précisément les étapes, et préféablement dans le projet de loi plutôt que par arbitrage,

[Text]

to a process similar to the Established Arbitration Act provisions?

Mr. Garvey: It is my opinion, Mr. Reid, that the guidelines presently in the bill, if anything, cover too much. However, I am prepared to live with what is there. I do not think they should be expanded at all.

The Chairman: Thank you, Mr. Garvey. You have made a very short, succinct presentation to complement your brief. When you have a clear brief, it shows you what happens with the questioning.

I will call on our next witnesses now, the Interior Lumber Manufacturers' Association and Mr. Don Fraser, appearing on its behalf.

Mr. Don Fraser (Manager, Occupational Safety and Health, Interior Lumber Manufacturers' Association): Mr. Bjorndal will lead off.

The Chairman: Fine. Mr. Bjorndal.

Mr. Krut Bjorndal (Chairman, Transport Committee, Interior Lumber Manufacturers' Association): We would really like to thank the committee for offering us this time to put forward our brief. We also tried to provide you with a French version.

The Interior Lumber Manufacturers' Association strongly supports Bill C-18 in its present form.

• 1055

The ILMA represents 43 companies in the southern interior of British Columbia which range in size from large to very small. These firms operate 62 separate production facilities in 40 communities where they are often the only major employer. Member companies employ over 10,000 people in their mills and 5,000 people are employed by their logging contractors. Member companies produce 2.5 billion board feet of lumber, 450 million square feet of plywood and veneer, poles, plus a wide range of value-added products. The value of these products which must be transported throughout North America exceeds half a billion dollars annually.

Our member companies are vitally concerned about the effect of transportation costs on their ability to conduct business. To put the significance of transportation costs in perspective, they are equal to and in many cases exceed our members' cost of manufacturing.

We are sure that the members of the Transport Committee are already well aware of the extremely difficult times our industry has had to cope with over the past six years. In order to be competitive in our marketplace, adaptations were necessary which led to significant gains in productivity and cost reduction. Not all of these market-demanded changes were easy ones for companies or their employees. In short, our industry has had to adapt to a continually changing and highly competitive market and our future depends on continuing to do so. The recently introduced 15% export tax on lumber shipments to the United States, where two-thirds of our

[Translation]

selon un processus semblable aux dispositions établies de la loi en matière d'arbitrage?

M. Garvey: À mon avis, monsieur Reid, les directives que comporte présentement le projet de loi seraient plutôt trop étendues. Toutefois, je suis prêt à m'en accommoder. Je ne crois pas qu'il conviendrait de les développer.

Le président: Merci, monsieur Garvey. Vous avez fait un exposé très bref et concis en complément de votre mémoire. Quand le mémoire est clair, on voit ce qu'il en est des questions.

J'appelle maintenant nos prochains témoins, l'*Interior Lumber Manufacturers' Association* et M. Don Fraser.

M. Don Fraser (directeur, santé et sécurité professionnelles, Interior Lumber Manufacturers' Association): M. Bjorndal prendra la parole en premier.

Le président: D'accord. Monsieur Bjorndal.

M. Krut Bjorndal (président, Comité des transports, Interior Lumber Manufacturers' Association): Nous voudrions remercier le Comité de nous avoir offert l'occasion de présenter notre mémoire. Nous avons également essayé de vous fournir une version française.

L'*Interior Lumber Manufacturers' Association* appuie fortement le projet de loi C-18 sous sa forme actuelle.

L'ILMA représente 43 entreprises du Sud de l'intérieur de la Colombie-Britannique dont la taille va de grande à très petite. Ces sociétés exploitent 62 installations distinctes de production dans 40 localités où elles sont souvent le seul grand employeur. Les sociétés membres emploient plus de 10,000 personnes dans leurs usines et 5,000 personnes sont employées par leurs entrepreneurs qui font la coupe. Les sociétés membres produisent 2,5 milliards de pieds linéaires de bois d'oeuvre, 450 millions de pieds carrés de contre-plaqué et de placage, de poteaux, plus une gamme étendue de produits à valeur ajoutée. La valeur de ces produits, qui doivent être transportés dans toute l'Amérique du Nord, dépasse un demi-milliard de dollars par année.

Nos sociétés membres sont très préoccupées de l'effet des coûts du transport sur leur capacité de faire des affaires. Pour replacer les coûts du transport dans une juste perspective, disons qu'ils atteignent et souvent dépassent le coût de fabrication de nos membres.

Nous sommes certains que les membres du Comité des transports sont déjà bien au courant des difficultés qu'a connues notre industrie au cours des six dernières années. Pour rester concurrentiels, nous avons dû procéder à des adaptations nécessaires qui ont entraîné des augmentations importantes de la productivité et une réduction des coûts. Ces changements imposés par le marché n'ont pas tous été faciles pour les entreprises ou leurs employés. Bref, notre industrie a dû s'adapter à un marché hautement concurrentiel et en constante évolution et nous devons continuer à le faire, car notre avenir en dépend. La nouvelle taxe de 15 p. 100 à l'exportation du

[Texte]

members' market has existed, is only one of a series of challenges that our industry has had to face, and undoubtedly there will be more to follow.

Against this backdrop, it is hard to justify in our minds the isolation of the railroads from the market realities behind what amounts to a shield of monopolistic privilege. Railroads are too important, both to our industry and those others on which the economic well-being of Canada depends; for this to continue is unacceptable.

Deregulation in the United States has produced sharply lower transportation costs for those of our members who are situated close enough to the United States border that they are able to utilize American rail carriers. A number of companies located in this fortunate position were able in recent years to continue exporting into the United States market, avoiding the severity of curtailments experienced by their competitors not so advantageously located.

The importance of this is such that some of our members who previously shipped 90% by Canadian rail over eastern gateways into the United States now have established United States reloads and ship 90% by truck to United States rail reloading points. Other ILMA shippers report an annual redoubling of their truck volumes to the United States rail head destinations.

The importance of introducing competitive transportation into Canada cannot be overstated. It is absolutely essential to the health of the Canadian economy and the long-term survival of our industry. The international marketplace on which we all depend does not make allowances for anything less.

Our strong support for Bill C-18 is predicated on the position that the competitive clauses stand together as an indivisible group in this bill. Specifically, the essential clauses involve confidential contracts, competitive line rates, terminal running rights, expanded interswitching, final offer arbitration and other dispute-resolving mechanisms.

Should confidential contracts, for example, stand alone without those counterbalancing shipper protection clauses, our industry would be in a far worse bargaining position with the railroads than we already are.

Our industry, being quite familiar with the economic turbulence of the marketplace, can understand the concerns the railway industry must have as it contemplates a competitive environment. We believe, however, that railroads will adapt and innovate and emerge stronger, as Canada will, because of it.

In conclusion, Bill C-18 in its present form fairly balances the rights of shippers and carriers alike and will create an environment in which each can meet its needs. In the long run, the success of both are intertwined. We are at an important junction in the evolution of the transportation industry in

[Traduction]

bois d'oeuvre aux États-Unis, qui constitue le marché des deux tiers de nos membres, n'est qu'un d'une série de défis auxquels notre industrie a dû faire face, et il y en aura sûrement d'autres.

Compte tenu de cet arrière-plan, il est difficile de justifier dans notre esprit l'isolement des chemins de fer des réalités du marché derrière ce qui équivaut à un bouclier constitué par un monopole. Les chemins de fer sont trop importants, tant pour notre industrie que pour les autres industries dont dépend le bien-être économique du Canada; il est inacceptable que ceci se maintienne.

La déréglementation a entraîné aux États-Unis une baisse accusée des coûts de transport pour ceux de nos membres qui sont situés assez près de la frontière américaine pour pouvoir utiliser les transporteurs ferroviaires américains. Un certain nombre de sociétés placées dans cette heureuse situation ont pu au cours des récentes années continuer d'exporter aux États-Unis, évitant les graves restrictions auxquelles sont soumis leurs concurrents qui ne sont pas situés de façon aussi avantageuse.

Ceci est si important que certains de nos membres qui autrefois expédiaient à 90 p. 100 par les chemins de fer canadiens empruntant les portes de l'Est vers les États-Unis, expédient maintenant à 90 p. 100 par camion jusqu'à des points de chargement ferroviaire aux États-Unis. D'autres expéditeurs de l'ILMA signalent le doublement annuel de leurs expéditions par camion à des têtes de ligne aux États-Unis.

On ne saurait trop insister sur l'importance de l'introduction de la concurrence dans les transports au Canada. C'est absolument essentiel pour la santé de l'économie canadienne et la survie à long terme de notre industrie. Le marché international dont nous dépendons tous ne permet rien de moins.

Notre fort appui pour le projet de loi C-18 tient à ce que les clauses sur la concurrence constituent dans ce projet de loi un groupe indivisible. Plus précisément, les clauses essentielles portent sur les contrats confidentiels, les tarifs de lignes concurrentiels, les droits d'exploitation des terminaux, l'expansion de l'aiguillage, l'arbitrage de l'offre finale et d'autres mécanismes de solution de conflits.

Si les contrats confidentiels, par exemple, se retrouvaient seuls sans les clauses compensatoires protégeant l'expéditeur, notre industrie serait vis-à-vis des chemins de fer dans une position de négociation bien inférieure à celle où nous sommes présentement.

Parce qu'elle est bien au courant de la turbulence économique du marché, notre industrie peut comprendre les préoccupations de l'industrie ferroviaire face à un milieu concurrentiel. Nous croyons cependant que les chemins de fer s'adapteront et innoveront, ce qui leur permettra de devenir encore plus forts, tout comme le Canada.

En conclusion, le projet de loi C-18, sous sa forme actuelle, établit un juste équilibre entre les droits des expéditeurs et ceux des transporteurs et créera un milieu où chacun puisse satisfaire ses besoins. A long terme, la réussite de chacun est indissociable de celle de l'autre. Nous en sommes à un point

[Text]

Canada. This bill, by creating a competitive environment, can only lead to a more innovative and cost effective transportation system for Canadians.

That is our brief, Mr. Chairman.

• 1100

The Chairman: Mr. Bjorndal, I want to thank you for your very short and succinct brief directly related to the bill. I will throw it open to questions.

Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le président.* I want to thank you first for your brief and a right-to-the-point presentation, which of course underlines the fact that you are in total support of the bill.

I just have one question. Are any of your members on branch lines, and, if so, have you any concern with the provisions for branch line abandonment contained in the bill?

Mr. Bjorndal: There are always concerns with any bill, Mr. Robichaud. But this bill allows us to address those very quickly and very expeditiously, and it allows those shippers who are on those branch lines interaction with the railroads in that regard. As I said, there are those concerns.

Mr. Robichaud: But if those branch lines were to be abandoned, this would create a situation that would put you in an embarrassing position, would it not?

Mr. Bjorndal: Not really, because there are still the provisions that they are in the public interest. If you have a small community at the end of the line that is served by the railway, the present rules make it difficult, and the future rules in this bill will also make it difficult, if it is felt that in the public interest that line should remain open.

This does not give the railways *carte blanche* to walk away from plant and equipment. If there is that economic incentive, which it allows in this bill—we have to give them both sides of the coin. If we want them to regulate it at a market side, then we also have to accept some cost reductions that they may be able to foresee.

But in the case of branch lines, if there are communities that will be adversely affected, or mills, or any other production facilities, the railways cannot just walk away, even under this bill.

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le président.*

The Chairman: *Merci, monsieur Robichaud.*

Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, gentlemen, I just have two questions for you. On the bottom of page 2 and the top of page 3 in your brief you make reference to a movement into the United States by some of your members. Are you implying

[Translation]

tournant de l'évolution de l'industrie des transports au Canada. Ce projet de loi, en créant un milieu concurrentiel, ne peut entraîner pour les Canadiens qu'un système de transport plus novateur et plus rentable.

Tel est notre mémoire, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bjorndal, je désire vous remercier de votre mémoire très bref et très succinct, portant directement sur le projet de loi. Passons maintenant aux questions.

Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.* Je désire d'abord vous remercier de votre mémoire et de votre exposé qui va droit au fait et qui souligne, évidemment, que vous appuyez totalement le projet de loi.

J'aurais une seule question. Est-ce que certains de vos membres sont situés sur des embranchements et, si oui, êtes-vous préoccupé des dispositions du projet de loi portant sur l'abandon des embranchements.

M. Bjorndal: Tout projet de loi suscite toujours des préoccupations, monsieur Robichaud. Mais celui-ci nous permet de nous en occuper rapidement et il permet aux expéditeurs situés sur ces embranchements l'interaction avec les chemins de fer à cet égard. Comme je l'ai dit, ce sont là les préoccupations.

M. Robichaud: Mais si ces embranchements étaient abandonnés, cela pourrait vous placer dans une situation embarrassante, n'est-ce pas?

M. Bjorndal: Pas vraiment, parce qu'il reste les dispositions touchant l'intérêt public. Dans le cas d'une petite localité située au bout de la ligne desservie par le chemin de fer, les règles actuelles rendent la chose difficile, et les règles futures selon ce projet de loi rendront également la chose difficile, s'il est jugé d'intérêt public que la ligne demeure ouverte.

Ceci ne donne pas aux chemins de fer carte blanche pour abandonner les installations et le matériel. S'il y a l'incitatif économique prévu au projet de loi—il faut leur donner les deux côtés de la médaille. Si nous voulons qu'ils le réglementent du côté du marché, alors il nous faut aussi accepter certaines réductions des coûts qu'ils pourraient être en mesure de prévoir.

Mais dans le cas des embranchements, s'il doit y avoir des effets préjudiciables pour certaines localités, certaines usines ou d'autres installations de production, les chemins de fer ne peuvent tout simplement se retirer, même pas sous l'empire du présent projet de loi.

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.*

Le président: *Thank you, Mr. Robichaud.*

Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, messieurs, j'aurais deux questions. Au bas de la page 2 et au haut de la page 3 de votre mémoire, vous parlez d'un mouvement vers les États-Unis de la part de certains de vos membres. Est-ce que vous sous-

[Texte]

that, as a result of this bill, more of your members will be able to take that option?

Mr. Bjorndal: No. Let me go back to the original CPR argument that they have captured all the truck shipments they presently enjoy, that there is no other future possibilities.

A lot of our companies are shipping lumber across the border to take advantage of confidential contracts in the United States. There are those companies that do not wish, for many reasons, to have their rates known to the public or to their competitors.

With the confidential contracts, this will allow the CP or the CN to compete on an equal footing with the BNR.

Mr. Angus: So you are saying then that you believe this bill will actually bring traffic back into Canada?

Mr. Bjorndal: I think it will. There is some traffic that has come back, and I can speak personally on that, due to the ability of Canadian carriers, through their U.S. subsidiaries, to offer better rate packages to specific markets. With these confidential contracts, I think that it will even be able to garner more traffic.

Mr. Angus: In the Western Grain Transportation Act—obviously, it is there for other reasons—there is a provision that is designed to protect the Port of Vancouver and the Port of Thunder Bay from seeing grain diverted directly into the United States for export to a third country.

Is there the need for a similar provision in order to maximize the use of Canadian carriers to keep the jobs in Canada, so to speak?

Mr. Bjorndal: Let me say that the Council of Forest Industries brief, which we had a hand in developing, addresses that. We are Canadians, and at any time we favour the Canadian opportunity to move our traffic via the Canadian route. The other thing is the competitive aligned access provisions. If the move is wholly in Canada, originates in Canada, terminates in Canada, it will not affect the Canadian railroads. Also, it does not affect import or export traffic. Our traffic that we do export now will still flow through the Port of Vancouver. It will give us the option, though, to have final offer arbitration, or if we cannot make a deal with one railroad we may be able to go to the other railroad. It introduces competition.

• 1105

Mr. Angus: Just a final comment. The jury is still out in terms of that provision in the bill, as to whether or not it does in fact prevent that product from going through the United States back into Canada. I mean, the intent is there, but the question is whether or not it is going to work. That is for us to work through. Thank you very much for your responses.

The Chairman: Mr. Angus, I want to thank you. But actually, I know Mr. Belsher and members are co-operating

[Traduction]

entendez que le projet de loi permettra à un plus grand nombre de vos membres de se prévaloir de cette option?

M. Bjorndal: Non. Laissez-moi revenir à l'argument original de CPR selon lequel ils ont capturé toutes les expéditions par camion dont ils jouissent présentement et qu'il n'y a pas d'autres possibilités pour l'avenir.

Bon nombre de nos entreprises expédient du bois d'oeuvre de l'autre côté de la frontière pour tirer parti de contrats confidentiels aux États-Unis. Certaines sociétés ne veulent pas, pour diverses raisons, faire connaître leur tarif au public ni à leurs concurrents.

Les contrats confidentiels permettront au CP ou au CN de faire concurrence sur un pied d'égalité avec BNR.

M. Angus: Vous dites donc que vous croyez que ce projet de loi ramènera effectivement le trafic au Canada?

M. Bjorndal: Je le crois. Un certain trafic est déjà revenu, je peux en parler personnellement, en raison du fait que les transporteurs canadiens, par l'entremise de leurs filiales américaines, sont en mesure d'offrir de meilleurs tarifs pour certains marchés. Je crois que ces contrats confidentiels permettront d'accroître encore le trafic.

M. Angus: La Loi sur le transport du grain de l'Ouest contient une disposition—manifestement placée là pour d'autres motifs—qui vise à protéger le port de Vancouver et celui de Thunder Bay contre le détournement du grain vers les États-Unis pour exportation vers un autre pays.

Est-ce qu'une disposition semblable est nécessaire pour maximiser l'utilisation des transporteurs canadiens, de façon à garder pour ainsi dire les emplois au Canada?

M. Bjorndal: Qu'il me soit permis de dire que le mémoire du Conseil des industries forestières, à la rédaction duquel nous avons participé, traite de ce point. Nous sommes des Canadiens, et nous sommes toujours en faveur du recours aux transporteurs canadiens pour notre trafic. L'autre chose sont les dispositions portant sur l'accès concurrentiel aux lignes. Si le trafic se déplace entièrement au Canada, provient du Canada et se termine au Canada, cela n'influencera pas les chemins de fer canadiens. Il n'y aura pas non plus d'influence sur les importations ou les exportations. Le trafic que nous exportons maintenant passera toujours par le port de Vancouver. Cela nous donnera toutefois l'option de recourir à l'arbitrage de l'offre finale ou, si nous ne pouvons nous entendre avec un chemin de fer, nous le pourrions peut-être avec l'autre. Cela introduit la concurrence.

M. Angus: Un dernier commentaire. On ne sait toujours pas si cette disposition empêche en fait le produit de passer par les États-Unis pour revenir au Canada. C'est bien là l'intention, mais il s'agit de savoir si cela va fonctionner ou non. C'est à nous de le découvrir. Merci beaucoup de vos réponses.

Le président: Monsieur Angus, je vous remercie. Mais en fait, je sais que M. Belsher et les membres du Comité collabo-

[Text]

with the Chair. Are you asking a supplementary to his question?

Mr. Belsher: Yes, I would like to develop that.

The Chairman: I do not want to develop it too far. We are moving along very well.

Mr. Belsher: But I think that is a very key thing.

The Chairman: Agreed. You ask the questions then.

Mr. Belsher: I am not sure I can ask the right questions!

The Chairman: Go ahead.

Mr. Belsher: I guess what I am trying to say is that in the bill that is here—

The Chairman: It is a very valid point actually.

Mr. Belsher: —the railways have said they are going to lose an awful lot of business with the bill in its present form. And I think I hear you saying that this is offering the railways an opportunity of getting back some of the business that you folk are taking advantage of, rightly so, sending down by truck to the Americans to load on there. Your reloads are actually taking place right along. Can you put any handle as to what is involved? Can they get maybe a quarter of that back or half of that back?

The Chairman: Are you talking about revenue or traffic?

Mr. Belsher: Traffic.

Mr. Bjorndal: Revenue is very difficult for us to put a handle on. We have not been supplied with the railroads' internal bookkeeping systems.

Mr. Angus: Neither have we.

Mr. Belsher: Okay. Let us put it this way. The railways are on record now as saying they do not feel their traffic is going to be hurt with the bill in its present form. They are saying that now. They are saying their revenue is going to be hurt.

Mr. Bjorndal: I think that competition leads to innovation. It has happened in our industry and I think it will happen in the railroad industry. Right now they are shielded against those things. And if I could rely on some of the better transportation consultants which Transport Canada has hired, they have all come out and said that the revenue attrition is not going to be the \$630 million which the CP purports it will lose. I think I would say that, sure, they are going to have revenue attrition. We had the same thing. But overall, the industry will be strengthened. They will be able to recapture some of that business they have lost.

If I can go back to about 1978, over 90% of all the lumber and wood products moved in the southern interior, moved by rail, originated with CN or CP. It is doubtful if today they are getting 75% of that product. This will give them that opportunity through innovation, technological change and applying those. Probably they will never get back to 90%, but certainly there is a large percentage that they can recapture.

Mr. Belsher: Thank you.

[Translation]

rent avec la présidence. Voulez-vous poser une question supplémentaire à celle-ci?

M. Belsher: Oui, j'aimerais développer ce point.

Le président: Je ne veux pas trop le développer. Nous avançons bien.

M. Belsher: Mais je crois qu'il s'agit là d'un élément clé.

Le président: D'accord. Posez vos questions.

M. Belsher: Je ne suis pas certain d'être en mesure de poser les bonnes questions!

Le président: Allez-y.

M. Belsher: Ce que j'essaie de dire, c'est que dans le projet de loi...

Le président: C'est effectivement un point très important.

M. Belsher: ... les chemins de fer ont déclaré qu'ils vont perdre beaucoup si le projet de loi est adopté sous sa forme actuelle. Et je crois comprendre que vous dites que ceci donne aux chemins de fer l'occasion de reprendre certaines affaires dont vous tirez parti, à juste titre, en expédiant vos envois par camion aux Américains pour chargement sur les chemins de fer. Vous le faites effectivement. Pouvez-vous estimer ce qui est en jeu? Peuvent-ils récupérer le quart ou la moitié de ces affaires?

Le président: Parlez-vous de recettes ou de trafic?

M. Belsher: De trafic.

M. Bjorndal: Il est très difficile pour nous d'estimer les recettes. On ne nous a pas remis les systèmes internes de comptabilité des chemins de fer.

M. Angus: A nous non plus.

M. Belsher: D'accord. Les chemins de fer ont déclaré officiellement qu'à leur avis, le projet de loi sous sa forme actuelle ne nuira pas au trafic. C'est ce qu'ils disent maintenant. Ils disent que leurs recettes vont diminuer.

M. Bjorndal: Je crois que la concurrence mène à l'innovation. Cela s'est produit dans notre industrie, et je crois que cela se produira dans celle du chemin de fer. Pour le moment, ils sont protégés contre cela. Et si je peux me fier à certains des bons experts en transports que Transports Canada a engagés, ils ont tous déclaré que la perte de revenu n'atteindra pas les 630 millions de dollars que le CP soutient devoir perdre. Évidemment, il y aura une certaine perte de recettes. Nous sommes passés par là. Mais dans l'ensemble, l'industrie sera renforcée. Ils pourront reprendre une partie des affaires qu'ils ont perdues.

Si je remonte vers 1978, près de 90 p. 100 des produits du bois transportés dans le Sud de l'intérieur par rail provenaient du CN ou du CP. Aujourd'hui, il est douteux qu'ils en obtiennent 75 p. 100. Ils en auront l'occasion par l'innovation et le changement technologique. Mais ils ne remonteront probablement jamais à 90 p. 100, bien qu'il y ait un pourcentage considérable qu'ils peuvent reprendre.

M. Belsher: Merci.

[Texte]

The Chairman: Thank you. I just want to clarify for Mr. Angus and Mr. Belsher in part, that this business of the access to the other line . . . the section, I think . . . and I was glad that you were aware of it. But are you aware of the cost-effective nature of the provision of subclause 134(5)? It reads:

Where the ultimate point of destination of a movement of traffic of a shipper is in Canada and there is available to the shipper more than one continuous route wholly within Canada that is cost-effective and over which it is considered reasonable to move the traffic of the shipper, the shipper shall, in order to have a competitive line rate established, designate a continuous route that is wholly within Canada.

So your evidence is to clarify it if there was . . . and I thought that it did not go quite all the way. I am glad Mr. Angus opened it up. It is that you believe that there is the competitive cost-effective alternate route that you could avail yourself of.

Mr. Bjorndal: That is right, yes. We see that this traffic would stay in Canada, that originates in Canada and terminates in Canada. And this now opens up a lot of sawmills which were captive to two options to move traffic within Canada. It also offers them two options—or three—to move it to the United States.

• 1110

The Chairman: Mr. Bjorndal, you are a member of COFI, are you not?

Mr. Bjorndal: That is right.

The Chairman: Fine.

Okay, I want to thank members, and the witness also, for being short, succinct, and very relevant to the bill, and we are just about on schedule again. Thank you very much.

We will call the next witness, British Columbia Motor Transport Association.

• 1115

Mr. Bill Gartside (Chairman, Regulatory Committee, British Columbia Motor Transport Association): We have copies of the brief for you.

My name is Bill Gartside and I am the president of Intermountain Transport Ltd., past president of the British Columbia Motor Transport Association and the first vice-president of the Canadian Trucking Association.

The Chairman: Your brief is fairly short, but you may want to make an overview of the brief. You have been here watching how we do it.

Mr. Gartside: I would be very happy to, Mr. Chairman.

The British Columbia Motor Transport Association represents some 400 trucking companies, does some \$700 million of business a year and has jobs for some 9,000 people.

[Traduction]

Le président: Merci. Je voudrais préciser pour M. Angus et en partie pour M. Belsher, que cette question de l'accès à l'autre ligne . . . l'article, je crois . . . et j'étais heureux que vous en soyez au courant. Mais êtes-vous au courant de l'aspect rentabilité du paragraphe 134(5)? Il se lit comme suit:

Lorsque la destination finale du transport de marchandises pour un expéditeur est située au Canada, l'expéditeur désigne, afin que soit établi un prix de ligne concurrentiel, un parcours continu situé entièrement au Canada et justifiable sauf s'il existe moins de deux parcours au Canada qui soient économiques.

Ainsi, votre témoignage a pour but de préciser s'il y avait . . . et j'ai pensé qu'il n'allait pas tout à fait assez loin. Je suis heureux que M. Angus ait ouvert cette question. Vous croyez qu'il y a le parcours de rechange concurrentiel et économique dont vous pourriez vous prévaloir.

M. Bjorndal: C'est exact, oui. Selon nous, ce trafic en provenance et à destination du Canada resterait au Canada. Et ceci ouvre maintenant à beaucoup de scieries autrefois captives deux options pour le trafic à l'intérieur du Canada. Cela leur offre également deux options—ou trois—en direction des États-Unis.

Le président: Monsieur Bjorndal, vous êtes membre du Conseil des industries forestières, n'est-ce pas?

M. Bjorndal: C'est exact.

Le président: Très bien.

Je désire remercier les membres du Comité, de même que le témoin, d'avoir été brefs et concis et de s'en être tenus au projet de loi. Nous sommes presque revenus à l'horaire. Merci beaucoup.

Nous appelons le prochain témoin, la *British Columbia Motor Transport Association*.

M. Bill Gartside (président du Comité de réglementation, British Columbia Motor Transport Association): Nous avons apporté des exemplaires du mémoire à votre intention.

Je m'appelle Bill Gartside et je suis président de la société *Intermountain Transport Ltd.*, ancien président de la *Motor Transport Association* de Colombie-Britannique et premier vice-président de l'Association canadienne du camionnage.

Le président: Votre mémoire est passablement court, mais vous désirez peut-être le présenter brièvement. Vous avez constaté comment nous procédons.

M. Gartside: Je vais suivre votre conseil, monsieur le président.

La *Motor Transport Association* de Colombie-Britannique représente quelque 400 entreprises de camionnage, dont le chiffre d'affaires s'élève à 700 millions de dollars par an et qui assurent du travail à environ 9,000 personnes.

[Text]

Our concerns about Bill C-19 are, first, we do not think it really reflects the original Memorandum of Understanding that was signed by the Ministers. I do not know whether you understand the reverse onus.

The Chairman: We have heard a lot about it.

Mr. Gartside: Basically to the British Columbia truckers, we do not see it as being much different from what we have had here for the past five years. We do not think the wording really does a darn thing for us.

Second, all along we have been promised a made-in-Canada approach to this or a Canadian flavour. I specifically questioned Mr. Mazankowski on this myself on two or three different occasions. There simply is not any made-in-Canada approach. We think the shipping public are already receiving good service and good rates.

We are very concerned about the entrance of U.S. carriers. We think they have some big advantages over us; one is their bigness, for starters. Our own company has been competing with the U.S. carriers for many years and their bigness of scale makes them very very difficult to compete with.

For example, I questioned one of the largest U.S. carriers. He said business was just great. I asked him what made it so great for him, because I was having a hell of a time. He said basically that because of his size, he could go to the large shippers such as Simpsons-Sears, GMC or Ford and say he could give them 20% off all the rates if they would use him for national distribution. Then he could go to the smaller shipper, who may be off-route, and increase his rate by 30%.

We do not have the scale of size to do this. I attempted to increase our share of the U.S. market on the Vancouver-Seattle lane of traffic. They simply said I was just not big enough. They were not really interested in a carrier who could take them from Vancouver to Seattle; they wanted a carrier who could take them across North America.

The immigration policies in Canada make it very tough to compete down there. For example, if you go to Texas, you have to find a load back from there to Canada, because by Immigration, you are not allowed to do any work within the States unless you have a green card. It is really no different in Canada. But who really cares, if they are a U.S. carrier? We have 3 cities of over one million trading population. They have 42 of them. All the major cities are close to the border. So they really do not care if they come into Canada and have to go back to Seattle or somewhere else to get their load home.

[Translation]

Au sujet du projet de loi C-19, notre première objection, c'est qu'il ne tient pas vraiment compte du protocole d'entente signé par les ministres. Je ne sais pas si vous êtes au courant de la question de l'inversion du fardeau de la preuve.

Le président: Nous en avons beaucoup entendu parler.

M. Gartside: Pour nous, les camionneurs de la Colombie-Britannique, nous ne voyons pas en quoi la situation diffère de ce que nous avons connu au cours des cinq dernières années. Nous ne pensons pas que la nouvelle formulation nous apporte quoi que ce soit.

Deuxièmement, on nous avait promis tant et plus qu'il s'agissait d'adopter une optique canadienne, de renforcer l'orientation canadienne. J'ai interrogé expressément M. Mazankowski à ce sujet, à deux ou trois reprises. Cette optique canadienne n'existe tout simplement pas. À notre avis, les usagers des services de transport bénéficient déjà d'un excellent rapport qualité-prix.

Nous sommes fort inquiets de l'arrivée sur le marché des transporteurs américains. À notre avis, ils possèdent au départ d'énormes avantages sur nous, à commencer par leur taille. Notre propre société subit la concurrence des transporteurs américains depuis de nombreuses années, et je puis vous assurer que l'importance de ces entreprises en fait de rudes compétiteurs.

Par exemple, j'ai eu une conversation avec un porte-parole d'une des plus grandes sociétés de transport américaines, qui ne cessait de rappeler combien les affaires étaient florissantes. Je lui ai demandé de s'expliquer parce que, personnellement, j'éprouvais toutes sortes de difficultés. C'est alors qu'il m'a répondu que son entreprise avait l'envergure voulue pour se présenter devant de gros expéditeurs comme Simpsons-Sears, GMC ou Ford pour leur offrir un rabais de 20 p. 100 sur tous les tarifs, dans le cadre d'une entente de distribution nationale. Pour se rattraper, ils n'avaient qu'à hausser les tarifs de 30 p. 100 pour les petits expéditeurs, notamment ceux qui se trouvent à l'écart des principaux itinéraires.

Nous sommes loin de pouvoir compter sur de telles économies d'échelle. J'ai essayé d'accroître notre part du marché américain dans l'axe Vancouver-Seattle. On m'a répondu que je ne faisais tout simplement pas le poids. Les clients n'étaient pas intéressés par un transporteur spécialisé dans le trafic entre Vancouver et Seattle. Ils voulaient un transporteur capable d'acheminer leurs marchandises sur tout le continent.

Or, la politique d'immigration au Canada n'est guère propre à nous aider à cet égard. En effet, si l'on doit effectuer une livraison au Texas, par exemple, on ne peut se permettre de revenir au Canada sans chargement, mais les règlements d'immigration ne permettent pas de prendre une charge aux États-Unis à moins d'avoir une carte verte. Au fond, ce n'est pas différent au Canada. Mais les transporteurs américains s'en moquent. Nous avons trois villes de plus d'un million d'habitants. Ils en ont 42. Toutes nos grandes villes se trouvent près de la frontière. Les transporteurs américains ne sont pas dérangés outre mesure de devoir retourner à Seattle ou ailleurs pour trouver un chargement à ramener à leur point d'origine.

[Texte]

[Traduction]

• 1120

So unless something happens with the immigration laws on that, we will be at a tremendous disadvantage.

We are also concerned with reverse onus. What it does not do, and what we have always asked for, is it does not encompass the safety legislation we have been pushing for. We really think if we are going lose the regulation in Canada, there has to be a national safety code in effect. This reverse onus, the way it is worded, is so bad it is almost like total deregulation. What we really will have is deregulation of our industry without a proper safety code being in effect. We think if nothing else, we should at least have a stronger reverse-onus test, at least until there is a safety code in effect.

Those are basically the highlights of our overview. The other thing where we really have some concern is that it is not simply Bill C-19 that is coming down on us in this industry. We have labour and social legislation that is costly. We have the immigration problems, because of which we are concerned about our ability to compete with the United States carriers. You have just increased the price of our fuel. I do not mind paying more money to drive my car, because I do not have to drive my car; but we sure have to drive our trucks. It just seems the government is doing everything it can to put us out of business. We do not really think we are getting the help we should be getting. So it is becoming a very discouraging little world out there for a person with a small company trying to stay in business.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Gartside.

As has been reiterated earlier this morning, in hearing witnesses and with the economic regulatory reform we have before us . . . this is not proposed legislation intended to work against Canadians, but for Canadians, and for your association also. I think it has been said by the government, and by the opposition too, that we are open to amendments and what not to make sure we can guarantee the best situation possible for the carriers. But at the same time we have consumers and shippers that are also concerned. So it is part of the deliberations of this committee to make sure we can at some point bring all the factors together and we hope the majority of people will be happy. But we cannot be all things to everyone, either.

Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur Gray. Bienvenue. Welcome to the committee.*

On page 2, you start by saying Bill C-19 as it is currently written is unacceptable; it is insensitive to the needs of trucking, it invites destructive competition and opens the door to an unhindered influx of U.S. carriers, which will threaten

À moins que les lois sur l'immigration ne changent, par conséquent, nous continuerons à souffrir d'un net désavantage.

La question de l'inversion du fardeau de la preuve nous gêne également. Elle laisse en effet de côté, contrairement à ce que nous avons toujours demandé, la législation sur la sécurité en faveur de laquelle nous avons milité. Nous sommes contre le relâchement de la réglementation au Canada et, pour nous, il est primordial d'adopter un code national de sécurité. Cette inversion du fardeau de la preuve, dans sa formulation, est pratiquement l'équivalent d'une déréglementation totale. Nous allons donc nous retrouver avec une industrie complètement déréglementée, sans même le garde-fou d'un code de sécurité convenable. A notre avis, il faudrait disposer d'un critère beaucoup plus strict d'inversion de la charge de la preuve, en tout cas, jusqu'au moment où un code de sécurité entrera en vigueur.

C'est là, pour l'essentiel, les grandes lignes de notre mémoire. J'ajouterais que le projet de loi C-19 n'est pas tout seul à frapper durement notre industrie. Il y a également les lois du travail et les lois sociales qui sont très onéreuses. Il y a les problèmes des règlements d'immigration que j'ai évoqués et qui entravent notre aptitude à concurrencer les transporteurs des États-Unis. Vous avez, par ailleurs, augmenté le prix du carburant. Je n'ai pas d'objection à payer un peu plus pour conduire une voiture, parce que rien ne m'oblige à prendre mon auto. Pour nos camions, c'est une autre histoire, parce que nous n'avons pas le choix. Tout se passe comme si le gouvernement tenait absolument à nous contraindre à déposer notre bilan. Nous ne sommes pas du tout convaincus d'obtenir l'aide que nous méritons. Les perspectives de survie de la petite entreprise sont de plus en plus sombres.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Gartside.

Comme on n'a pas manqué de le répéter ce matin, dans les témoignages que nous avons entendus au sujet de la réforme réglementaire qui nous intéresse, le projet de loi ne vise absolument pas à nuire aux Canadiens, mais cherche au contraire à favoriser les Canadiens, et des associations comme la vôtre. Le gouvernement a affirmé, je crois, de même que l'opposition, qu'il était prêt à envisager des amendements et d'autres mesures pour garantir aux transporteurs les meilleures conditions possibles. Mais il nous faut, parallèlement, tenir compte du point de vue des consommateurs et des expéditeurs qui, eux aussi, ont un point de vue à faire valoir. Notre mandat, à titre de comité, est donc de faire la synthèse des préoccupations de chacun pour trouver une solution qui convienne à la majorité. Mais qui prétend contenter tout le monde et son père?

Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Gray. Welcome to the Committee. Bienvenue.*

À la page 2, vous commencez par déclarer que le projet de loi C-19, tel qu'il est formulé actuellement, est inacceptable. Il néglige complètement, dites-vous, les besoins du camionnage, il favorise une concurrence néfaste et ouvre la porte à un déferlement de transporteurs américains qui viendront

[Text]

the viability of a strong domestic industry. This is a very strong statement.

Mr. Gartside: Yes.

Mr. Robichaud: Just how much U.S. penetration can you foresee at this moment, and how soon will it happen?

Mr. Gartside: Presently there are basically two types of trucking in Canada and in the world. There is what we call the less-than-truckload carrier, and there is the truckload carrier.

• 1125

In the less-than-truckload carrier you need to be a big, strong company. Because you are gathering up all these smaller loads, and then redistributing them, you need major distribution places right across North America, so a little guy cannot get in that market. It is really very difficult. That is where you have carriers like United Parcel Service that between the two of them do \$8 billion worth of business in a year. You have the freight lines, the big strong carriers. Those are the kind of carriers who, since deregulation in the States, have been buying up and increasing to the point that the top ten carriers in the States control something like 70% of that less-than-truckload business. It is like the airlines; it breeds on size.

But in the truckload, which our company is in, and has been for over 50 years, and in the States for over 30 years, this is where the carriers really got hurt on deregulation in the States. Prior to the 1980s, when they flipped the switch in the States and went to total deregulation, which I am pleased to see has not happened in Canada yet—but in 1980 I think there were something like 17,000 truckload carriers in the States. There are now 34,000; they have doubled in size. That is why there are so many bankruptcies with the truckload carriers. It is very easy to compete. As long as you have a truck you can be a competitor.

I am a truckload carrier, and that is where we are really bleeding right now. I do not think our company has made any money for the last 15 months. And I think the rates are back to where they were four or five years ago. To say that this is going to be great boon to the shipper, I really do not think that is true in Canada. I think that has already arrived.

Mr. Robichaud: You say also, a little later on in your brief, that the U.S. carriers have many competitive advantages available. Would you expand on that?

Mr. Gartside: Of course, the immigration is a huge advantage for a less-than-truckload carrier. In other words, where I have to get a load from Los Angeles back to Vancouver, he can

[Translation]

compromettre l'avenir de notre industrie nationale, pourtant solidement établie. Voilà une prise de position qui n'y va pas de main morte.

M. Gartside: C'est juste.

M. Robichaud: Quelles sont vos prévisions, exactement, concernant l'envahissement du marché par les Américains et quel délai envisagez-vous?

M. Gartside: Il existe actuellement deux types d'entreprises de camionnage au Canada et dans le monde. Il y a les transporteurs que nous appelons à camionnée incomplète et les autres, à camionnée complète.

Dans le commerce des charges incomplètes, il faut avoir les reins drôlement solides pour tenir le coup afin de pouvoir ramasser toutes ces petites charges, puis les livrer un peu partout. Il faut pouvoir s'appuyer sur de grands centres de distribution d'un bout à l'autre de l'Amérique du Nord, de sorte que ce marché est pratiquement interdit à la petite entreprise. Ce n'est pas facile. Ce créneau est réservé à des transporteurs comme *United Parcel Service* qui réunit deux entreprises dont le chiffre d'affaires est de 8 milliards de dollars par an. Il y a également les très grosses entreprises de transport-marchandises. Ce sont elles qui, depuis la déréglementation de l'industrie aux États-Unis, accumulent les prises de contrôle et prennent de l'ampleur, au point que les 10 plus gros transporteurs américains accaparent quelque 70 p. 100 de la totalité du marché des camionnées incomplètes. À l'instar des compagnies aériennes, plus ils grossissent, mieux ils s'en trouvent.

Sur le marché des camionnées complètes, où notre société occupe une place depuis plus de 50 ans, et depuis plus de 30 ans aux États-Unis, les transporteurs ont été durement touchés par la déréglementation aux États-Unis. Avant 1980, c'est-à-dire avant qu'on inverse la vapeur aux États-Unis pour s'orienter vers la déréglementation totale—je suis heureux que le Canada ait résisté jusqu'à présent à cette tentation—je pense qu'il y avait environ 17,000 transporteurs à camionnée complète aux États-Unis. On en compte aujourd'hui 34,000, soit à peu près le double. C'est pourquoi on assiste à tant de faillites dans ce secteur. La concurrence y est acharnée. Il suffit en effet de posséder un camion pour entrer dans la course.

Je suis moi-même un transporteur à charge complète et j'en subis les contrecoups au même titre que les autres. Notre entreprise n'a pas réalisé de bénéfices au cours des 15 derniers mois, et je pense que les tarifs sont descendus au niveau où ils étaient il y a 4 ou 5 ans. Et qu'on ne vienne pas me dire qu'il faut donner sa chance à l'expéditeur, il l'a déjà au Canada.

M. Robichaud: Vous mentionnez également, un peu plus loin dans votre mémoire, que les transporteurs américains disposent de nombreux avantages face à leurs concurrents. Pourriez-vous donner des précisions?

M. Gartside: Les Lois sur l'immigration sont naturellement un énorme avantage pour les entreprises à charge incomplète. Je m'explique. Alors que je dois trouver une charge à rapporter

[Texte]

get a load from L.A. to San Francisco to Portland to Seattle, and right back. It is a tremendous advantage to him. We have to be very selective what kind of business we can get when we go there. The immigration policy really hurts us.

In the United States—the deregulation—I think the Teamsters are down some 30%. Mainly down there now they are non-union carriers. We are still heavily unionized, particularly in British Columbia, in the transportation sector.

The increase in the fuel tax: we tried to talk to our counterparts in Washington, D.C., a couple of months ago. At the same time they were talking to us they were also talking to their Senators about sticking on a \$550 per truck highway-use tax. We say it is fair, but make it as a percentage of prorationing the amount of fuel we use.

They have a faster tax write-off in the States than we do. Mind you, that does not matter a lot if you are not making money, but we are kind of hoping to get back to that one of these days.

They do not seem to have the social and labour legislation we do and that we have coming up in Canada. The Abella report, equal pay and equal opportunity, that is all great when you are making money and you can afford that type of thing. But when you are losing money and desperately trying to hold on, then these things do not help us, they just make it that much tougher.

I could go on, but I guess that would be the majority of them.

• 1130

Mr. Robichaud: You also expressed some concerns about safety. There was a suggestion made to the committee that Bill C-19 not come into effect before a national safety code is enforced throughout Canada. Would you agree with that?

Mr. Gartside: Yes, very definitely. I do not know if you watched *60 Minutes* last night. Unfortunately, I missed it.

Mr. Robichaud: No.

Mr. Gartside: There was a segment about the problems Tennessee is having with the deregulated trucking industry and the decrease in safety.

Let us be honest. If you have twice as many operators working in the States on truckload quantity, and you are letting that many more people in, you are going to have lower rates and guys are going to start running . . .

No way in the world are you going to pay \$100,000 for a tractor to haul freight and then, with low-rate structures, hope

[Traduction]

de Los Angeles à Vancouver, le transporteur américain peut prendre une charge à Los Angeles pour se rendre à San Francisco et de là, passer par Portland et Seattle avant de rentrer. C'est un avantage énorme pour lui. Nous sommes extrêmement limités dans le type d'expéditions que nous pouvons accepter là-bas. La politique de l'immigration nous met des bâtons dans les roues.

Aux États-Unis, avec la déréglementation, le nombre de routiers a chuté de quelque 30 p. 100, je pense. Le secteur du camionnage n'y est pas syndiqué dans l'ensemble. Ici, la plupart des routiers sont syndiqués, en particulier en Colombie-Britannique.

Il faut également mentionner l'augmentation de la taxe sur le carburant. Nous étions en pourparlers avec nos homologues de Washington il y a quelques mois. Eux-mêmes réclamaient à leurs sénateurs que soit imposée une surtaxe de 550\$ par camion pour l'utilisation des autoroutes. Il n'y a rien d'anormal à cela, mais il faudrait, en contrepartie, réduire la taxe sur le carburant proportionnellement.

En outre, les transporteurs américains bénéficient d'amortissements fiscaux sur une période plus courte. Vous me direz que cette disposition est sans intérêt pour ceux qui ne font pas de profits, mais nous continuons à espérer qu'un jour, nous rentrerons dans nos frais.

Enfin, les Américains n'ont pas les mêmes charges sociales ni les mêmes lois du travail que nous à respecter. Le rapport Abella, qui réclame un salaire égal pour un travail de valeur égale, présente les meilleures idées du monde pour qui gagne plein d'argent et peut se permettre ce genre de choses. Mais lorsqu'on subit déjà des pertes et qu'on essaie désespérément de survivre, ce genre de régime porte le coup de grâce.

Je pourrais sans doute rallonger la liste, mais c'est là à peu près l'essentiel.

M. Robichaud: Vous avez également exprimé des craintes concernant la sécurité. Il a été suggéré au comité de retarder l'adoption du projet de loi C-19 tant qu'un code national de sécurité ne sera pas appliqué partout au Canada. Êtes-vous d'accord avec cette proposition?

M. Gartside: Oui, sans contredit. Avez-vous regardé *60 Minutes* hier soir? Je l'ai moi-même manqué, malheureusement.

M. Robichaud: Non.

M. Gartside: Il y avait un reportage sur les difficultés qu'éprouve actuellement le Tennessee en raison de la déréglementation de l'industrie du camionnage et de la baisse de sécurité.

Il ne faut pas se leurrer. Si le marché compte deux fois plus d'exploitants des transports à charge complète aux États-Unis et qu'on ouvre encore la porte aux nouveaux-venus, les tarifs seront forcément appelés à baisser et les routiers ne tarderont pas à commencer à mettre le pied sur l'accélérateur . . .

Il ne faut pas, en effet, être naïf au point de croire qu'une entreprise s'équipera d'un camion de 100,000\$ pour transpor-

[Text]

that the guy can work for 10 hours a day. That flies in the face of credibility. It just will not happen. You will have a real safety problem on our highways in Canada. There is no question in my mind about that. It is getting that way now.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Robichaud.

Gentlemen of the committee and witnesses, with the timeframe that we do have, I would appreciate that we keep our questions short. As witnesses, they have a message to convey to the members of the committee on all sides, so keep the questions short and we will have longer answers from the witnesses.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much.

You refer to the reverse onus. I take it that you do not agree with the present system where, if you want to move to Ontario, on the Canada route, you have to get permission or a permit from the Highway Traffic Board in Alberta, in Saskatchewan, in Manitoba and in Ontario. This has made it very, very difficult for truckers to compete with the railways.

The reverse onus, as I understand it, was simply the first step to do away with that, and perhaps have one hearing—if you wanted a hearing at all—which is the same as the railways. What is your comments on that?

Mr. Gartside: Bear in mind that we have been in business for so long that we have significant licences in place, which we spent a lot of time and effort developing over the years.

Our association has been eager to have reregulation for some period of time. I chaired a committee that listened to all the different people in British Columbia who had concerns with that.

We had people representing the union and the shipping public on this committee. Our findings were that we thought we needed reregulation, that needed streamlining; and we needed to toss out any tariffs, or that type of thing, because they were no longer necessary.

But we did not feel that we wanted to be totally deregulated; that, if nothing else, there was an area for safety in there. If this reverse onus is as weak as it appears to us, as a national association, then, you might as well throw it out and go right to fitness only.

Now, you have a three-year period where, if these characters get what they want, they will not have to meet the national safety code standards, because they are not there yet. They do not anticipate them being there until 1991. So if anything, we are kind of working against ourselves.

[Translation]

ter des marchandises dans l'espoir que pour amortir les coûts, le routier travaillera 10 heures par jour. Ce n'est pas possible. On peut s'attendre à un véritable problème de sécurité sur nos routes au Canada. Cela ne fait aucun doute dans mon esprit. D'ailleurs, le problème commence déjà à se manifester.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Robichaud.

Messieurs les membres du comité et messieurs les témoins, étant donné le peu de temps dont on dispose, je vous saurais gré d'être brefs dans vos questions. Les témoins, quant à eux, ont un message à communiquer aux membres du comité de tous les partis et il conviendrait donc de limiter les questions au strict minimum pour permettre aux témoins de donner le plus de détails possibles.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Vous avez évoqué la question de l'inversion du fardeau de la preuve. J'en ai conclu que vous n'étiez pas d'accord avec le système actuel voulant que pour venir en Ontario, par la route du Canada, vous deviez obtenir la permission ou un permis de la Commission du trafic routier de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Ontario. Cette réglementation est un boulet que doivent traîner les camionneurs dans la concurrence qu'ils livrent aux chemins de fer.

L'inversion du fardeau de la preuve, tel que je le comprends, était tout simplement une première solution à ce problème, à laquelle s'ajouterait peut-être une audience, si vous le souhaitez, de la même manière que pour les chemins de fer. Quelle est votre opinion à ce sujet?

M. Gartside: N'oubliez pas que nous sommes dans ce commerce depuis si longtemps que nous disposons de toutes les licences voulues, que nous avons acquises au fil des ans en y mettant le temps et l'énergie nécessaires.

Notre Association s'est montrée en faveur d'un retour à la réglementation depuis déjà quelque temps. J'ai présidé un comité chargé d'entendre le point de vue de toutes les parties intéressées de la Colombie-Britannique.

Les membres du comité comprenaient des représentants des syndicats et des expéditeurs. Nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il serait opportun d'adopter des règlements pour rationaliser le secteur, que certains tarifs douaniers et autres devaient être supprimés, car ils avaient perdu leur raison d'être.

Il ne nous semblait pas valable de s'orienter vers la déréglementation totale, qu'il fallait en tout cas veiller à la sécurité. Pour une association nationale comme la nôtre, cette inversion du fardeau de la preuve, dont les critères manquent de rigueur, est complètement inutile. Autant se déclarer franchement en faveur de la loi du plus fort.

Or, il faut prévoir une période de trois ans, si nos individus obtiennent gain de cause, avant que puisse être adopté un code national de sécurité. Celui-ci n'entrerait pas en vigueur avant 1991. Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'on ne fait rien pour faciliter les choses.

[Texte]

As a Canadian association, we made recommendations for wording that would be responsible in the reverse onus test.

Mr. Taylor: I have just one further question. I take it that your association, because most of you have had your permits from the various provinces, want that to continue. This puts a cost on truckers, for anybody new entering the field. It costs \$5,000 for a hearing, and all that has to be paid by the consumer.

• 1135

Mr. Gartside: Right now, anybody who applies for operating authority—it is not a closed shop or anything. Ninety-five percent of all the applications are passed, be they Canadian or American or whoever. To say that deregulation is all of a sudden going to make an incredible change is simply not really true. I know that our Motor Carrier Commission is approving around 95% of them, and then they have the right to appeal if they do not like the decision, and a lot of those are reversed. We really feel we have had reverse onus for some time.

That simply says, now, if there are a—as I understand it—whole bunch of people who are against a guy's application, for some major reason, there is something in there to allow for a hearing, so they can take a look at it. However, the regular ones can just fly through, if the guy is fit and able. That is really where we are coming from.

Mr. Taylor: Thank you for your views.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, actually I only have just two quick ones, and I will share my time with my friend beside me.

Gentlemen, the national safety code, as it stands now, is not going to be in place, from everything we have been told, until after this bill comes into effect. It has already been suggested to this committee that the changeover from public convenience and necessity to fit, willing, and able should not occur until about two years after the national safety code not only has been adopted but has actually been implemented. The necessary regulations should be in place, the staff on the ground and obtaining the data dealing with safety records and things like that. Would you agree with that suggestion?

Mr. Gartside: Our contention is that if the reverse onus is wishy-washy and useless, as it appears to us and to our counterparts across Canada, if it is that bad, then we would be better off to have fitness only when the safety code is in effect.

Mr. Angus: Okay. When the Teamsters were before the committee in Ottawa, they made reference to a 48-hour period

[Traduction]

À titre d'association canadienne, nous avons présenté des recommandations sur les critères à respecter pour que l'inversion du fardeau de la preuve soit une mesure valable.

M. Taylor: Une dernière question. J'imagine que les membres de votre Association, qui disposent déjà pour la plupart de permis provenant des diverses provinces, veulent continuer à exploiter une entreprise dans ce secteur. Mais cela veut dire des frais pour toutes les nouvelles sociétés de camionnage, des frais de 5,000\$ par audience, des frais qui sont répercutés sur le consommateur.

M. Gartside: Actuellement, les demandes de permis d'exploitation ne sont pas systématiquement refusées. Il ne s'agit nullement d'une chasse gardée. Près de 95 p. 100 des demandes sont agréées, qu'elles proviennent de Canadiens, d'Américains ou autres. C'est pourquoi il ne faut pas croire que la déréglementation entraînerait des bouleversements en profondeur. Je sais que notre *Motor Carrier Commission* approuve à peu près 95 p. 100 des demandes et que les autres requérants peuvent contester la décision s'ils ne sont pas d'accord et que dans bien des cas, ils gagnent leur appel. Nous croyons vraiment que l'inversion de la charge de la preuve est déjà en place depuis pas mal de temps.

La procédure actuelle a tout simplement pour but, du moins telle que je la comprends, d'empêcher les irrégularités. Si un grand nombre de personnes s'opposent à une demande particulière, pour une raison valable, il y a donc lieu de tenir une audience pour voir ce qui se passe exactement. Mais les requérants qui sont le moins sérieux ne se heurtent à aucune difficulté. C'est la situation qui existe actuellement.

M. Taylor: Merci pour votre point de vue.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor.

Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je n'ai que deux brèves questions à poser et je partagerai mon temps avec mon collègue à mes côtés.

Messieurs, le code national de sécurité, dans l'ordre actuel des choses, n'entrera pas en vigueur avant que le projet de loi soit adopté, si l'on en juge d'après tout ce qui a été dit. Il a déjà été proposé au comité de ne pas autoriser l'adoption du critère d'aptitude pour remplacer celui de convenance publique avant que deux ans se soient écoulés à la suite non seulement de l'adoption du code national de sécurité mais de son entrée en vigueur effective. Il faudrait d'abord que les règlements soient en place, le personnel à son poste et les dossiers de sécurité régulièrement alimentés. Êtes-vous d'accord avec cette suggestion?

M. Gartside: Pour nous, ce critère d'inversion du fardeau de la preuve est aussi faible et inutile qu'il nous apparaît, à nous et à nos homologues de partout au Canada, il serait nettement préférable d'attendre que le code de sécurité entre en vigueur avant le recours au critère d'aptitude.

M. Angus: Bien. Lorsque les routiers se sont présentés devant le comité à Ottawa, ils ont mentionné une période de 48

[Text]

out here in British Columbia somewhere, where the authorities basically shut down the highway and inspected every truck that came through. They found, supposedly, that 50% had some form of safety violation, and perhaps as high as 30% of those trucks should not even have been on the road. Are you familiar with that situation? Can you tell us who did it. Perhaps you could confirm those numbers and any others that you are able to provide.

Mr. Gartside: They did a roadside inspection. A guy could not run around it, it was in one of the passes coming into British Columbia. They found an incredible amount of safety violations. B.C. just passed what we think is the finest safety legislation on vehicle inspection in Canada, and it will shortly be followed by Manitoba and Saskatchewan. This is where they go right into the shop and have proper maintenance programs. B.C. is staunchly behind that type of thing, and that is what we need right across Canada, a proper national safety code.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin is next, and then Mr. Belsher.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Could you give us information on the situation in the United States in terms of interstate licensing? Is there a system whereby a licence can be applied for that is applicable in more than one state or all states?

Mr. Gartside: In 1980, when they, in effect, got rid of the ICC, the Interstate Commerce Commission—they are talking about sunseting them totally now—that meant all your interstate, or international traffic, was no longer going to be regulated. But that had nothing to do with what the states did intrastate. I know, because we have a small company in the State of Washington, and to get any—to increase your operating authority down there is almost impossible. You almost have to buy something to get it.

• 1140

They are very highly regulated within their state and some of the other states are just as bad. Some are easier. Just as in Canada, Alberta has been deregulated within the province for years.

Mr. Benjamin: For example, if your company were moving traffic from this area down to Los Angeles or San Diego, would you be able to stop at two or three places in the State of Washington, unload part, and load up some more without a Washington State licence? Or would you have to get their authority to do it? Are you only allowed to run right through?

Mr. Gartside: There are three different things against you. One is the immigration... , which says you cannot work

[Translation]

heures pendant laquelle les autorités d'un lieu quelconque en Colombie-Britannique bloquent la circulation pour inspecter tous les camions qui se présentent. D'après eux, 50 p. 100 de ces camions ne respectaient pas en tous points les règles de la sécurité et jusqu'à 30 p. 100 des camions n'auraient pas dû se trouver sur la route. Êtes-vous au courant de cette situation? Pouvez-vous nous dire de qui relève la décision? Peut-être pourriez-vous confirmer ces chiffres ou nous faire part de ce que vous connaissez.

M. Gartside: Il y a eu effectivement une inspection en bordure de la route. Il était impossible de contourner le barrage routier qui avait lieu dans un des cols d'accès à la Colombie-Britannique. Le nombre d'infractions à la sécurité était tout simplement incroyable. La Colombie-Britannique vient de voter une loi à notre avis exemplaire sur l'inspection des véhicules à des fins de sécurité, et elle sera bientôt imitée par le Manitoba et la Saskatchewan. Cette loi prévoit des dispositions portant sur les ateliers de maintenance eux-mêmes et les programmes d'entretien. La Colombie-Britannique se montre ferme à cet égard et nous devrions en faire autant à l'échelle du Canada au moyen d'un code de sécurité nationale valable.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, maintenant, et ensuite M. Belsher.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Pourriez-vous nous renseigner sur la situation qui existe aux États-Unis pour les licences inter-États? Est-il possible de demander une licence qui soit valable dans plusieurs États ou dans tous les États?

M. Gartside: En 1980, lorsque les Américains se sont débarrassés de la *Interstate Commerce Commission*—ils examinent maintenant la possibilité de se défaire de toutes ces commissions—tout le trafic inter-États, ou international, s'est trouvé déréglementé. Cela ne voulait pas dire cependant que les États particuliers n'avaient plus leur mot à dire. Je suis bien placé pour le savoir car nous avons une petite entreprise dans l'État de Washington et il est pratiquement impossible là-bas d'obtenir de nouveaux permis d'exploitation. Il faut pratiquement acheter quelque chose pour l'obtenir.

Cet État est extrêmement réglementé et d'autres États le sont tout autant. Ailleurs, la réglementation est moins stricte. C'est la même chose au Canada, où l'Alberta a aboli les réglementations il y a des années à l'intérieur de la province.

M. Benjamin: Si votre entreprise, par exemple, transportait des marchandises à partir d'ici jusqu'à Los Angeles ou San Diego, serait-elle en droit de s'arrêter à deux ou trois endroits dans l'État de Washington, décharger une partie de ses marchandises pour en charger d'autres, sans licence de l'État de Washington? Faudrait-il d'abord obtenir la permission de le faire? Êtes-vous autorisé uniquement à traverser l'État?

M. Gartside: Il y a trois obstacles à surmonter. Le premier est l'immigration selon laquelle il est interdit de travailler où

[Texte]

anywhere within the United States. As a stop on the way, you probably would get away with it because ICC would probably allow one stop.

As for the customs, if your truck works within there, they can confiscate the truck because it is not supposed to be working within the United States. But you could probably get away with one pick-up and then come back from somewhere else.

Mr. Benjamin: Without having a State of Washington licence.

Mr. Gartside: As long as you continue to haul internationally or interstate. Not point to point, no, but you would be allowed to make a drop-off.

Mr. Benjamin: You mean a drop-off and a pick-up at one place.

Mr. Gartside: Oh no, you could not do it.

Mr. Benjamin: You could not load anything on.

Mr. Gartside: Oh, no.

Mr. Benjamin: We are faced with trying to get a legislative regime followed by regulations that encompass ten provinces and two territories on interprovincial and extraprovincial international trucking.

The provinces have the constitutional authority on things like speed limits and load limits. I have not seen the Memorandum of Understanding. I do not know how much it covers. Is it your view that the Memorandum of Understanding will allow for one national motor transport regulatory agency under the new regulatory agency or whatever that would encompass all other aspects of safety and maintenance? There would be representation from each province or territory on it as well as from the federal government.

The remaining items come under the federal Constitution, including interprovincial and international trucking. They gave up this constitutional authority and just allowed the provinces to administer it. Of course, as Mr. Taylor and I have often said here, it has been a boar's nest. What do you envisage as a kind of regime that we should try to put in place?

Mr. Gartside: It may have a lot of problems but the alternative to it is another whole level of bureaucracy back in Ottawa. God knows we do not need any more of it.

Mr. Benjamin: But then you would have ten bureaucracies enforcing different regulations in each province on safety standards, a whole host of items on safety.

Mr. Gartside: The National Safety Code would encompass the ten provinces and the two territories, yes.

Mr. Benjamin: Do you think there should be any amendments in the legislation to strengthen or enlarge upon it or,

[Traduction]

que ce soit aux États-Unis. Malgré tout, il serait sans doute possible de s'en tirer avec un arrêt parce que l'ICC serait probablement encline à l'accepter.

Il y a aussi les douanes. Celles-ci pourraient fort bien confisquer le camion car on n'est pas censé se livrer à des activités aux États-Unis. Mais on pourrait sans doute, comme je le disais, s'en tirer avec un ramassage, puis revenir à partir d'un autre endroit.

M. Benjamin: Sans avoir de licence de l'État de Washington?

M. Gartside: À condition de poursuivre l'itinéraire international ou inter-États. Le service d'un point à un autre est interdit, mais il serait sans doute possible de faire une livraison en cours de route.

M. Benjamin: Vous voulez dire une livraison et un ramassage au même endroit.

M. Gartside: Non, pas de ramassage.

M. Benjamin: Vous ne pourriez pas charger des marchandises par la même occasion?

M. Gartside: Absolument pas.

M. Benjamin: Nous nous heurtons à la difficulté d'adopter un régime législatif, assorti de règlements, portant sur le camionnage interprovincial et extraprovincial et englobant dix provinces et deux territoires.

Les provinces ont le pouvoir, en vertu de la Constitution, de réglementer certains aspects, comme les limites de vitesse et les charges maximales. Je n'ai pas vu le protocole d'entente. Je n'en connais pas exactement la portée. Croyez-vous que ce protocole permettrait la création d'un seul organisme national de réglementation du transport routier, investi de tous les pouvoirs relativement aux autres aspects de la sécurité et de l'entretien? Cet organisme comprendrait des représentants de toutes les provinces et des deux territoires, de même que du gouvernement fédéral.

Les autres aspects relèvent de la compétence fédérale, aux termes de la Constitution, y compris le camionnage interprovincial et international. Ce pouvoir constitutionnel n'a été que délégué aux provinces aux fins de son administration. Naturellement, comme M. Taylor et moi-même l'avons déjà dit à plusieurs reprises, cela a semé la pagaille. À votre avis, quelle sorte de régime devrions-nous envisager?

M. Gartside: La première solution envisagée comporte peut-être de nombreux problèmes, mais c'est quand même préférable à la création d'un nouveau palier administratif à Ottawa. La filière est suffisamment lourde actuellement.

M. Benjamin: Vous préconisez donc dix administrations appliquant des réglementations différentes dans chaque province sur les normes de sécurité, malgré la multitude de détails particuliers que cela suppose?

M. Gartside: Mais le Code national de sécurité s'appliquerait aux dix provinces et aux deux territoires.

M. Benjamin: Pensez-vous qu'il faudrait modifier la loi pour renforcer le code, en étendre la portée ou, mieux encore,

[Text]

better, to itemize your detail? Or do you think the legislation goes far enough?

Mr. Gartside: I do not think we have a problem with this aspect of it. I think we can operate within it as long as it has some strength in it there to get to a National Safety Code and then a way of making sure it is enforced, once it is there.

I think the regime is already set up in the provinces. I think it would be too costly to try to get away from it.

Mr. Benjamin: What about the criteria and the definition of fit, willing and able? It seems with airlines, if you can get some bank to lend you some money and if you can lease some second-hand aircraft and hire some laid-off crews, you are in business and can buy the insurance. I have the impression the same thing would apply to trucking. You could lease a couple of tractors, hire a couple of guys at six bucks an hour and tell them to go 15 hours a day or whatever.

Do you think we need to have some tighter and more detailed definition of what is fit, willing and able? The willing is no problem there. They would all be willing. But as for fit and able, do you think we should better define it in more detail and more strictly?

• 1145

Mr. Gartside: Of course, you have to be insurable, and you have to be able to turn the wheel of a truck and be able to make it up to the counter to get your operating authority. I think there should be some criteria that would make you prove some financial responsibility.

We are not looking for protection, just a level playing field.

Mr. Benjamin: Would you mind sending us any suggestions you have for amendments on that fit, willing, and able test?

Mr. Gartside: I would be very pleased to.

Mr. Benjamin: I think that is one of the items we are going to have to look at pretty hard and long.

Mr. Reid: The British Columbia Motor Transport Association tells us they have all worked hard and long in establishing their licences and the territorial rights that go with them. I take it a fair percentage of your membership too travels interprovincially. Can you give us any indication as to what numbers or percentage that might be?

Mr. Gartside: In British Columbia, two-thirds of the companies would be hauling under federal legislation. They would have some movement either to Alberta or to the United States.

Mr. Reid: I was wondering whether most of the movement was south. Is it mostly to the south?

Mr. Gartside: Our own company, which it is a little easier to talk about . . . we do about the same volume into . . . no, that is

[Translation]

prévoir tous les détails? Pensez-vous, au contraire, que la loi va assez loin?

M. Gartside: Cet aspect de la question ne nous inquiète pas trop. La loi nous convient assez bien du moment qu'elle donne lieu à l'établissement d'un code national de sécurité et qu'une fois celui-ci en vigueur, elle puisse en assurer l'application.

Je pense que le régime est déjà en place dans les provinces. À mon avis, il serait trop coûteux de ne pas en tenir compte.

M. Benjamin: Quels critères utiliseriez-vous pour définir la notion d'aptitude, de volonté et de capacité? Pour les compagnies aériennes, il semble qu'il suffit d'obtenir un prêt de la banque, de louer un avion d'occasion et d'engager un équipage de personnel mis à pied pour se lancer en affaires et obtenir des assurances. J'ai l'impression que ce serait un peu la même chose dans le domaine du camionnage. Il suffirait de louer un ou deux camions, engager quelques chauffeurs à 6\$ de l'heure et de mettre ceux-ci sur la route pendant 15 heures par jour.

Croyez-vous qu'il faille définir plus rigoureusement et de façon plus détaillée ce que signifient les termes d'aptitude, de volonté et de capacité? La volonté ne pose pas de problème puisque manifestement les requérants veulent obtenir une licence. Mais les notions d'aptitude et de capacité pourraient-elles, à votre avis, être définies de façon plus détaillée et stricte?

M. Gartside: Naturellement, il faut être assurable, être en mesure de manoeuvrer un camion et savoir remonter la filière pour obtenir la licence d'exploitation. À mon avis, il faudrait en outre définir des critères permettant d'établir la responsabilité financière.

Nous ne sommes pas à la recherche de privilèges, mais nous voulons que les mêmes règles du jeu s'appliquent à tout le monde.

M. Benjamin: Auriez-vous l'obligeance de nous envoyer des suggestions aux fins de la modification du critère d'aptitude, de volonté et de capacité?

M. Gartside: Je le ferai avec plaisir.

M. Benjamin: À mon avis, c'est là une question que nous allons devoir examiner longuement dans tous les détails.

M. Reid: La *Motor Transport Association* de Colombie-Britannique affirme avoir consacré beaucoup d'énergie à obtenir des licences et les droits territoriaux qui en découlent. J'imagine qu'un pourcentage non négligeable de vos membres se déplacent d'une province à l'autre. Pourriez-vous nous préciser les chiffres ou nous dire quel serait ce pourcentage?

M. Gartside: En Colombie-Britannique, les deux tiers des entreprises assurent des services de transport relevant de la loi fédérale. Un certain trafic se fait soit en direction de l'Alberta soit des États-Unis.

M. Reid: Je me demandais si la plus grande partie de ce trafic se faisait vers le Sud. Est-ce le cas?

M. Gartside: Notre propre entreprise, dont il est plus facile pour moi de parler, transporte à peu près la moitié de son

[Texte]

not true, we do more into Seattle. We have done a good job in our industry here in getting business out of Seattle.

That container clause—I know it is good stuff for the country and everything—will cost us 500 jobs and \$20 million worth of business. I know our own company will immediately lose anywhere from \$2 million to \$3 million worth of revenue because of that. So it is going to be a really big job loss when that gets laid on us too.

Mr. Reid: I would be moving off on a tangent if I asked you if you were in favour of the continuation of the container clause as it presently exists on Vancouver Island.

An hon. member: Do not ask.

Mr. Gartside: Naturally I would be.

Mr. Reid: One last question. What provision . . . what time does your association spend . . . and I am conscious of your comment about safety, and there is no talk in terms of a Tennessee television production. But you do not give us any facts or figures of carnage on the road, as somebody mentioned about California. What is your association doing with respect to self-discipline in safety—that is, equipment fatigue, driver fatigue—and what about any kind of policing of your own association, if you talk about the reverse onus not being adequate and the safety code not yet being established, allowing you to continue in operation as you are . . . continue in operation until the three-year period is up for the implementation of the safety code and the reverse onus? I really wonder what your association is doing itself about safety. You talk about drivers. What about a driver code and logbook and production and inspection of these?

Mr. Gartside: We worked very hard with the provincial government in establishing the new vehicle safety standards. We have always said you cannot catch many of them with just stopping them and checking them on the street; you really have to get right into their maintenance facility and check their records to make sure they did not just fix it last week to get through some tests and they are going to run it for two months like that. We have co-operated with the unions in this respect, and they have worked on committees with us. As I say, I now really think in B.C. we have some of the finest safety legislation in Canada.

Mr. Reid: Do you think by reason of that tomorrow the safety record of British Columbia truckers will drop into a havoc situation?

Mr. Gartside: I sure as hell do; and I will tell you why I do. I know our own company and some of the driver-owners who work for us . . . they are really hurting right now, and they are just going to run longer and harder to try to survive. If there is this large an increase in competition, then I really do think it is going to be a really serious problem.

[Traduction]

volume—non, ce n'est pas tout à fait exact, je dirais plus de la moitié—en direction de Seattle. Nous avons réussi à nous tailler une bonne place au sein de l'industrie pour le marché de Seattle.

La disposition sur les conteneurs—je sais que c'est pour le bien du pays et tout le reste—nous coûtera 500 emplois et 20 millions de dollars de chiffre d'affaires. Notre propre entreprise perdra immédiatement de 2 à 3 millions de dollars de recettes à cause de cette disposition. Les pertes seront donc considérables lorsqu'elle entrera en vigueur.

M. Reid: Je sais que je réoriente quelque peu le sens de votre intervention, mais seriez-vous en faveur du maintien de la disposition des conteneurs telle qu'elle existe actuellement dans l'île de Vancouver?

Une voix: Ne posez pas cette question.

M. Gartside: Bien sûr que je le serais.

M. Reid: Une dernière question. Quelles mesures votre association prend-elle au sujet de la sécurité ou combien de temps y consacre-t-elle? Vous avez soulevé la question de la sécurité et vous avez même parlé d'une émission de télévision sur le Tennessee. Mais vous n'avez pas donné de chiffres précis concernant les accidents de la route, comme quelqu'un l'a fait à propos de la Californie. Que fait votre association pour s'autoréglementer en matière de sécurité—par exemple, normes applicables au vieillissement du matériel roulant, à la fatigue des chauffeurs, etc.—et que diriez-vous de contrôler les membres de votre propre association puisque, d'après vous, l'inversion du fardeau de la charge n'est pas une disposition valable et que le code de sécurité n'a pas encore été mis au point. Entre temps, par conséquent, que comptez-vous faire? Ne pourriez-vous pas envisager des interventions de la part de votre association pour l'adoption d'un code routier, d'un journal de bord, d'inspections obligatoires?

M. Gartside: Nous avons travaillé d'arrache-pied en collaboration avec le gouvernement provincial pour la définition des nouvelles normes de sécurité des véhicules. Nous avons toujours soutenu qu'il ne servait à rien d'essayer de réprimer les infractions à la sécurité en arrêtant les chauffeurs au bord de la route pour vérifier les camions. Il faut aller dans les installations de maintenance et vérifier les livres pour s'assurer que les entreprises ne se contentent pas de maquiller temporairement un problème pour passer un test pour ensuite tout laisser en plan pendant plusieurs mois. Nous avons travaillé en collaboration avec les syndicats à cet égard et ceux-ci ont participé à des comités avec nous. Comme je disais, je pense vraiment que la Colombie-Britannique s'est dotée de la meilleure loi du Canada en matière de sécurité.

M. Reid: Pensez-vous que le dossier de sécurité des camionneurs de la Colombie-Britannique risque de se dégrader considérablement?

M. Gartside: Absolument, et je vais vous dire pourquoi. Je sais que notre propre entreprise et certains des chauffeurs-propriétaires qui travaillent pour nous se trouvent actuellement dans une situation précaire et devront donc multiplier les kilomètres pour tâcher de survivre. Si la concurrence ne fait

[Text]

• 1150

The Vice-Chairman: Mr. Reid, your last question.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman, my last question.

Being a responsible association, as you are, and having heard the comments with respect to the after-effects of deregulation in California, have you really checked out these figures, or have you only heard the comments of havoc and battlelines lining the streets and roads of California?

Mr. Gartside: We will be very pleased to supply those to you, and we do have them. We do have those figures and we would be happy to supply them.

Mr. Reid: Are you prepared to say this is still havoc in the light of the figures we have as well?

Mr. Gartside: Which figures are you referring to, sir?

Mr. Reid: We are saying that the record of this last year is better than the year before.

Mr. Gartside: In Canada or in the States?

Mr. Reid: No, in the States. We are talking about the effect of deregulation of the trucking industry in the States, in California.

Mr. Gartside: I would have a hard time believing those figures you have, then. I really would.

The Vice-Chairman: Thank you, gentlemen. Mr. Gartside, Mr. Weston and Mr. Burmaster, on behalf of the committee we thank you. And you can be sure your testimony is part of the official record and will be taken into consideration. We thank you very much for appearing before this committee this morning.

Mr. Gartside: Thank you for your time, gentlemen.

The Vice-Chairman: I would now call the Federation of Canadian Municipalities, Miss Toporowski, I believe. Please take a seat.

I would at the same time urge the committee once again to be as brief as possible with our questioning so the witnesses can give as much of their point of view as possible for the committee, and if we can be conversative in our questioning, we can be very liberal or new democratic in listening to the testimony of the witness.

Miss Toporowski, you have an opening statement. Do you wish to read your brief?

Alderman Betty Toporowski (Vice-Chairman, Federation of Canadian Municipalities Task Force on National Transporta-

[Translation]

que s'accroître, je pense effectivement que nous allons nous heurter à un grave problème.

Le vice-président: Monsieur Reid, c'est votre dernière question.

M. Reid: Merci, monsieur le président, c'est ma dernière question.

Vous êtes une association responsable et vous avez entendu toutes sortes de commentaires au sujet des contrecoups de la déréglementation en Californie, mais avez-vous vraiment vérifié les chiffres ou vous êtes-vous contenté d'accepter comme de l'argent comptant les reportages sur les dégâts et les massacres dont les rues et les routes sont le théâtre en Californie?

M. Gartside: Nous nous ferons un plaisir de vous communiquer ces chiffres, car nous les possédons. Nous serons heureux de vous envoyer un rapport à ce sujet.

M. Reid: Serez-vous toujours prêt à crier à la catastrophe quand vous connaîtrez les chiffres que nous possédons, nous aussi, à ce sujet?

M. Gartside: A quels chiffres faites-vous allusion, monsieur?

M. Reid: Nous affirmons que le bilan de cette année est meilleur que celui de l'année précédente.

M. Gartside: Au Canada ou aux Etats-Unis?

M. Reid: Non, aux Etats-Unis. Nous parlons des répercussions de la déréglementation sur l'industrie du camionnage américain, en Californie.

M. Gartside: J'aurais alors beaucoup de difficulté à ajouter foi aux chiffres que vous possédez. En toute honnêteté.

Le vice-président: Merci, messieurs. Monsieur Gartside, monsieur Weston et monsieur Burmaster, au nom du comité, nous vous remercions. Vous pouvez être assurés que votre témoignage sera versé au dossier officiel et qu'il en sera tenu compte. Nous vous remercions beaucoup d'avoir comparu devant le comité ce matin.

M. Gartside: Merci pour le temps que vous nous avez consacré, messieurs.

Le vice-président: Je céderai maintenant la parole à la Fédération des municipalités canadiennes, à M^{lle} Toporowski, je crois. Veuillez vous asseoir.

Je profite de l'occasion pour prier encore une fois les membres du comité à limiter le plus possible la durée de leurs questions pour que les témoins puissent nous communiquer le plus de détails possible sur leurs points de vue, et si l'on doit faire preuve de conservatisme dans nos questions, on pourra prendre sa revanche en étant très libéral ou néo-démocrate dans sa façon d'écouter le témoignage du témoin.

Mademoiselle Toporowski, vous avez droit à un exposé préliminaire. Préférez-vous lire votre mémoire?

La conseillère Betty Toporowski (vice-présidente du groupe de travail sur les transports nationaux, Fédération des

[Texte]

tion): Yes, Mr. Chairman, I would prefer to read it. I have not done this before and I do feel a little uncomfortable.

The Vice-Chairman: Please feel at home.

Alderman Toporowski: Thank you very much for this opportunity. I have had distributed to you two pieces of information, one being the Federation of Canadian Municipalities staff report on our position. It indicates a fair bit of background about where we are coming from, and hopefully you will have time to read it later.

I also have my own remarks, however, which I hope are illustrative of our position.

The Federation of Canadian Municipalities represents 364 municipalities across this country, 15 provincial organizations, and 61.3% of the Canadian population.

My name is Betty Toporowski. I am an alderman in the City of New Westminster and vice-chairman of the Canadian Federation of Municipalities Task Force on National Transportation.

Our chairman, Mayor Hazel McCallion of Mississauga, Ontario, was unable to make this presentation in Ottawa, and consequently I am pleased with the opportunity to address you here in Vancouver today.

I will be brief in my remarks and hope you will explore our point of view through your questions.

Canadian municipalities are in the front lines of Canadian transportation issues on a daily basis. It is the municipalities that provide a major portion of the road network in this country. It is municipal police forces and fire departments that respond to transportation emergencies. It is municipalities, through land-use planning, that determine how and where the transportation system interfaces with its users. And it is the municipalities that must ensure the transportation network is integrated with other community activities in a safe manner.

Over the years, the FCM has expressed its views to the federal government on numerous transportation issues. These have included cost sharing on railway grade separations, transportation safety, railway relocation, and the importance of transportation to local economic development. These are all outlined for you in the information which is also appended to the package. It is our view that Bill C-18, directly or indirectly, impacts on many of these issues, and for the most part these impacts will be favourable.

• 1155

This legislation will create an environment where the providers of transportation services will become immeasurably more responsible and more responsive to local community needs. This is in comparison to the present situation where all too often municipalities have been powerless bystanders to actions having profound impacts on our communities.

[Traduction]

municipalités canadiennes): Oui, monsieur le président, je préférerais le lire. Je n'ai pas l'habitude des exposés et je ne me sens pas très à l'aise.

Le vice-président: Ne vous inquiétez pas.

Mme Toporowski: Je vous remercie beaucoup de cette occasion qui m'est offerte. Je vous ai fait distribuer deux documents, dont l'un est le rapport de notre personnel sur la prise de position de la Fédération des municipalités canadiennes. Ce rapport présente un historique assez circonstancié de la Fédération et vous aurez peut-être le temps de le lire plus tard.

J'ai également apporté mes propres observations, toutefois, qui illustreront encore mieux notre point de vue, j'espère.

La Fédération des municipalités canadiennes représente 364 municipalités à travers le pays, 15 organismes provinciaux et 61,3 p. 100 de la population canadienne.

Je m'appelle Betty Toporowski. Je suis conseillère de la ville de New Westminster et vice-présidente du groupe de travail sur les transports nationaux de la Fédération canadienne des municipalités.

Notre présidente, le maire Hazel McCallion de Mississauga en Ontario, n'a pas pu présenter cet exposé à Ottawa, et je suis donc heureuse de l'occasion qui m'est offerte de m'adresser à vous ici à Vancouver aujourd'hui.

Je serai brève dans mes remarques en espérant que vous pourrez sonder notre point de vue davantage au moyen de vos questions.

Les municipalités canadiennes doivent se coller avec la problématique des transports canadiens quotidiennement. Ce sont les municipalités qui assurent la prestation de la plus grande partie du réseau routier de notre pays. Ce sont les services de police et d'incendie municipaux qui répondent aux urgences routières. Ce sont les municipalités qui, dans les plans d'aménagement du territoire, déterminent de quelle manière et à quel endroit le réseau routier desservira les usagers. Et ce sont encore les municipalités qui doivent veiller à ce que leur réseau routier soit intégré aux autres activités communautaires de façon sécuritaire.

Au fil des ans, la Fédération a exprimé ses points de vue au gouvernement fédéral sur de nombreuses questions en matière de transports. Nous nous sommes exprimés sur les croisements de chemins de fer étagés, la sécurité des transports, le déplacement des lignes de chemin de fer et l'importance des transports dans le développement de l'économie locale. Toutes ces prises de position sont décrites à votre intention dans les annexes du document. A notre avis, le projet de loi C-18, directement ou indirectement, a des répercussions sur bon nombre de ces questions, le plus souvent de façon positive.

Cette loi créera des conditions dans lesquelles les fournisseurs de services de transport deviendront infiniment plus responsables à l'égard des besoins des collectivités locales et pourront également y répondre beaucoup mieux. Cela nous changera de la situation actuelle où, bien trop souvent, les municipalités ont été des témoins impuissants de la prise de

[Text]

The board of directors of the Federation of Canadian Municipalities has endorsed the philosophical thrust of the legislation in general. Our focus in particular has been with sections 148 to 153, which relate to railway operations.

The great majority of municipalities have railway problems. Railways occupy prime land in downtown cores. They create safety problems where they interface with roads and where they pass through residential areas. Their existence or the lack thereof determines the economic viability of industrially zoned land and jobs for our people. By far they are the most costly obstacle around which we have to manoeuvre.

We require greater responsiveness to community issues and greater efficiency in the transportation system as a whole. Sections 148 to 153 are a large step towards obtaining those objectives.

For the first time municipalities are recognized in this legislation as a party of interest. It is explicitly stated that municipalities may initiate a request for a hearing to deal with railway-related issues. To date we have had no more recognition than that of a casual bystander. It is very difficult for the municipalities to deal with the existing process regarding railways.

In many cases joint or common use of existent trackage, as provided in section 148, would benefit the public without hindering railway operations. Some studies have in fact suggested the railways would save costs and gain efficiencies through their operations. By requiring railways to justify extensions of physical plant, such as double-tracking, the legislation recognizes that public-interest issues are important. Municipalities represent the public interest on numerous issues such as safety, land use and environmental impact.

Communities located on the route of only one rail company require the flexibility of competitive access provided by the creation under section 149 of terminal running rights for a distance of 50 kilometres. Many of our small towns and rural communities cling to a very tenuous economic existence. Providing another transportation option sometimes means diversity and growth in contrast to stagnation and abandonment.

The provision in section 151 for a municipality to apply for connections at points of intersecting rail lines and for provision of interswitching is a great step towards creating competitively serviced industrial land. Local government tries to establish employment and economic opportunities in the public interest. Currently this opportunity to improve service is not available to us.

[Translation]

mesures qui avaient des répercussions profondes sur nos collectivités.

Le conseil d'administration de la Fédération canadienne des municipalités a donné son aval aux grands principes qui sous-tendent ce texte législatif. Ce qui nous intéresse au premier chef, ce sont les articles 148 à 153, qui ont trait à l'exploitation ferroviaire.

La grande majorité des municipalités ont des problèmes dans ce domaine. Les chemins de fer occupent des terrains d'une grande valeur immobilière en plein centre des villes. Ils créent des problèmes de sécurité aux passages à niveau et aux traversées des quartiers résidentiels. Leur présence ou leur absence détermine la viabilité économique des zones industrielles et des emplois pour nos habitants. Ils sont, de loin, l'obstacle le plus coûteux que nous soyons obligés de contourner.

Ce dont nous avons besoin, c'est d'une meilleure compréhension des problèmes communautaires et d'une meilleure efficacité du système de transport dans son ensemble. Les articles 148 à 153 constituent une étape importante sur la voie de la réalisation de ces objectifs.

Pour la première fois, ce texte de loi reconnaît les municipalités comme parties intéressées. Il y est explicitement indiqué que les municipalités peuvent demander une audience pour régler des problèmes liés aux chemins de fer. Jusqu'à présent, on ne nous accordait pas plus d'importance qu'à un spectateur qui se trouverait là par hasard. Le processus actuel concernant les chemins de fer crée beaucoup de difficultés aux municipalités.

Dans bien des cas, l'usage conjoint ou commun des voies existantes, comme le prévoit l'article 148, serait profitable au public sans pour cela gêner l'exploitation ferroviaire. D'après certaines études, cette exploitation permettrait en fait aux chemins de fer de faire des économies et d'améliorer leurs profits. En exigeant des chemins de fer qu'ils justifient l'expansion de leurs installations, par exemple la pose de voies doubles, le projet de loi reconnaît l'importance des questions touchant à l'intérêt du public. Les municipalités représentent celui-ci dans de nombreux domaines tels que celui de la sécurité, de l'usage des terres et des effets sur l'environnement.

Les collectivités situées sur la ligne d'une seule compagnie de chemin de fer ont besoin de la souplesse d'accès à une compagnie concurrente prévue par la création, en vertu de l'article 149, de droits de circulation sur une distance de 50 km. Un grand nombre de nos petites villes et de nos collectivités rurales survivent de justesse sur le plan économique. Le fait de leur offrir une autre possibilité de transport peut parfois faire toute la différence entre la diversité et la croissance et la stagnation et l'abandon.

La disposition de l'article 151 qui prévoit qu'une municipalité peut demander des raccordements aux points d'intersection des lignes et la possibilité de changement de voie est un grand pas en avant sur la voie qui conduit à la création de terrains industriels desservis sous le signe de la concurrence. Les autorités municipales essaient de créer des emplois et des possibilités économiques dans l'intérêt du public. Actuellement, nous n'avons pas la possibilité d'améliorer le service.

[Texte]

I am sure you all know about designated interswitching points. Generally speaking those are agreed on by the railways and we really do not have an opportunity as municipalities to have that kind of thing reviewed. This legislation gives us that opportunity.

As well as the new interswitching locations, section 153 provides for the extension of interswitching limits to 30 kilometres. From its introductory distance of four miles in 1908, this is a logical and long overdue recognition of a key factor in efficient urban land utilization.

Canada's cities and towns are no longer able to waste land in downtown cores simply to suit the competitive territoriality of railway companies, which causes numerous tracks to lie side by side underutilized or in contrast to suffer the stagnation of industrial areas held captive to one overlord carrier.

It is the Federation of Canadian Municipalities' position that public interest would best be served by a process such as expressed in this legislation, which provides for a recognition of significant national interests as well as the profitability of carriers.

• 1200

The Federation's submission has focussed on what we consider the most effective clauses of Bill C-18 and the benefits which would accrue to local government should this become law. Any reduction in the noted provisions would be to municipal detriment.

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Ms Toporowski. As the acting chairman of the committee and being a former mayor of a municipality, I must say I am very sympathetic to the remarks you have made today to us and the importance of the change in the transportation system.

I will now throw the questioning over to Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Miss Toporowski, I welcome you to the committee and thank you for your brief presentation. It was certainly right to the point, but in your comments on Bill C-18 I see that you make reference to safety in quite a few instances. Have you done any study of Bill C-19 as to how it would affect municipalities, particularly in regard to safety?

Alderman Toporowski: Our brief particularly addresses Bill C-18. We have looked at Bill C-19. The safety concerns which we have addressed are particularly oriented toward the amount of physical plant, particularly with railways. You see, municipalities must require railway overpasses or grade separation. We try very hard to get the federal government to come up with some money to assist us, but after Mayor McCallion's

[Traduction]

Je suis certain que vous êtes tous au courant des points de changement de voie désignés. En général, ils sont choisis d'un commun accord par les compagnies de chemin de fer et les municipalités n'ont pas vraiment la possibilité de faire revoir ces décisions. C'est cette possibilité que nous donne ce projet de loi.

Outre les nouveaux points de changement de voie, l'article 153 prévoit que leurs limites seront portées à 30 km. La distance de 4 milles avait été fixée en 1908; ceci constitue donc une reconnaissance logique et trop longtemps attendue d'un facteur clé de l'utilisation efficace des terres urbaines.

Les villes, grandes et petites, du Canada ne peuvent plus se permettre de gaspiller du terrain dans les centres-ville pour le simple plaisir de satisfaire la territorialité de compagnies concurrentes, qui fait que de nombreuses voies placées côte à côte, sont sous-utilisées, ou au contraire, souffrent du marasme de zones industrielles captives d'un transporteur qui fait la pluie et le beau temps.

La Fédération canadienne des municipalités considère que le meilleur moyen de servir l'intérêt du public consiste à adopter les dispositions de ce projet de loi, qui prévoit le respect d'intérêts nationaux importants, sans pour cela oublier la rentabilité des transporteurs.

Le mémoire de la fédération mettait l'accent sur ce que nous considérons comme les clauses les plus efficaces du projet de loi C-18 et les avantages que les municipalités en retireraient si on lui donnait force de loi. Toute réduction des dispositions mentionnées se ferait au détriment des municipalités.

Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, madame Toporowski. À titre de président suppléant du Comité et d'ancien maire d'une municipalité, je dois dire que je suis très sensible aux remarques que vous avez faites aujourd'hui devant nous et à l'importance du changement du système de transport.

Je vais maintenant demander à M. Robichaud de poser des questions.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Mademoiselle Toporowski, soyez la bienvenue. Je vous remercie de la brièveté de votre exposé; il était certainement en plein dans le sujet, mais je note que dans vos commentaires sur le projet de loi C-18, vous faites assez fréquemment allusion à la sécurité. Avez-vous étudié les effets que le projet de loi C-19 aurait sur les municipalités, en particulier dans le domaine de la sécurité?

Mme Toporowski: Notre mémoire porte essentiellement sur le projet de loi C-18. Nous avons également examiné le projet de loi C-19. Les questions de sécurité que nous avons abordées ont surtout trait à l'importance des installations, en particulier celles des compagnies de chemin de fer. Voyez-vous, les municipalités doivent exiger des passages supérieurs ou l'étagement des voies. Nous faisons de gros efforts pour obtenir du gouvernement qu'il nous accorde une aide financière, mais

[Text]

meeting with John Crosbie in Ottawa on February 12, I do not think we are very hopeful of that.

What we have to do, if we cannot get the money for grade separation which is a very strong safety issue, especially in urban areas, is to contain the number of those required. One way we can contain the number is to reduce the spread of useless trackage. We do not need a lot of double-tracking in order to have an efficient transportation system. In downtown New Westminster, where I come from, we have four railway lines running side by side across our waterfront; four different companies.

We have enough traffic for one line. We do not want to see that all over. We do not want to see more double-tracking in urban cores, which makes us build more overpasses. You only have enough money federally for overpasses in Ontario. And the people out here do not want to hear that. As a matter of fact, Ontario does not like to hear they are only going to get one.

Safety is not just a matter of the rules and regulations. Municipalities have to provide the police forces. Who is going to do the inspection? Who is going to do the regulating? Who is going to see that those trucks in Bill C-19 live up to those regulations? That is us! And bluntly, we do not have the money.

The province puts in regulations and then they hire four inspectors. What we would like is to see the system efficient and constricted somewhat in the amount of land it takes. As that applies to trucking, we provide roads. Generally speaking, the municipalities provide a lot of roads. They provide a lot of the regulating. We would like to see the national safety regulations, the legislation in place to correspond with Bill C-18. Preferably at the same time, but certainly guaranteed shortly thereafter. But as well as that, just containing the length of trackage or making efficient use of what we already have will contain the number of overpasses we need to build and therefore save money in your budget and ours.

The Vice-Chairman: Good administration begins at home.

Alderman Toporowski: We certainly know it!

M. Robichaud: Bravo!

Merci, monsieur le président. Merci, madame.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Robichaud.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Ms Toporowski, I find it astounding that you say this legislation would be more responsive to community needs. I appreciate and I agree with you that the previous regulatory

[Translation]

après la rencontre entre le maire McCallion et John Crosbie à Ottawa, le 12 février, je ne pense pas qu'il y ait beaucoup d'espoir.

Si nous ne réussissons pas à obtenir l'argent pour assurer l'étagement des voies, ce qui est très important sur le plan de la sécurité, en particulier dans les zones urbaines, nous serons obligés de limiter le nombre de ceux dont nous avons besoin. Une des méthodes pour cela, consiste à réduire à prolifération de voies inutiles. Pour avoir un réseau de transport efficace, nous n'avons pas besoin d'un tas de doubles voies. En plein centre-ville de Westminster, d'où je viens, nous avons quatre voies ferrées, côte à côte, en bordure de l'eau, et qui appartiennent à quatre compagnies différentes.

Le trafic est suffisant pour une seule ligne. Nous ne tenons pas à voir cette situation se reproduire partout. Nous ne voulons pas voir plus de voies doubles dans les centres urbains, car cela nous oblige à construire un plus grand nombre de passages supérieurs. Il n'y a pas assez d'argent au fédéral pour construire des passages supérieurs ailleurs qu'en Ontario. Les habitants de cette province n'aiment pas cela; en fait ils n'aiment pas qu'on leur dise qu'ils n'en auront qu'un.

La sécurité n'est pas une simple question de règles et de règlements. C'est aux municipalités qu'il appartient de fournir le corps de police. Qui va se charger des inspections? Et qui va établir les règlements? Et qui va s'assurer que les camions dont parle le projet de loi C-19 se conformeront à ces règlements? C'est bien simple: ce sera nous! Et pour dire les choses brutalement, nous n'avons pas l'argent nécessaire pour cela.

La province fixe des règlements, après quoi, elle recrute quatre inspecteurs. Ce que nous voudrions, c'est un système efficace et un peu moins gourmand de terrains. Dans le cas du camionnage, nous fournissons les routes. En règle générale, les municipalités fournissent beaucoup de routes. Elles fournissent beaucoup de règlements. Nous aimerions que les règlements nationaux en matière de sécurité, que la loi existante, concorde avec le projet de loi C-18. Nous préférons que cela se fasse en même temps, ou en tout cas, qu'il soit garanti, que cela se fera peu de temps après. En outre, la simple limitation de la longueur des voies ou l'utilisation efficace de celles dont nous disposons déjà, permettront de restreindre le nombre des passages supérieurs que nous serons obligés de construire et permettront donc d'économiser de l'argent sur votre budget et le nôtre.

Le vice-président: Administration bien ordonnée commence par soi-même.

Mme Toporowski: Nous le savons bien!

Mr. Robichaud: Bravo.

Thank you, Mr. President. Thank you, Mrs. Toporowski.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Madame Toporowski, je trouve absolument ahurissant que vous disiez que ce texte législatif tiendrait beaucoup plus compte des besoins des collectivités. Je suis d'accord avec vous

[Texte]

agency and previous administrations have been slow, if responsive at all, to do more about things like grade crossings. We used to have a grade crossing fund, a minimum of \$10 million a year. That disappeared several years ago.

• 1205

Alderman Toporowski: This is one crossing?

Mr. Benjamin: Yes. In today's terms it is one grade separation. We finally got one in Regina after 18 years of fighting for it and we need three more.

Alderman Toporowski: In Regina.

Mr. Benjamin: Yes.

Alderman Toporowski: Good luck.

Mr. Benjamin: In the whole area of safety and rail line relocation and whatnot, this legislation does not enhance it. The legislation will in fact establish a smaller regulatory agency with less authority than what you feel you need in covering those areas. I find it astonishing you support this.

The other thing I find astonishing, Madam, is . . . I have a list here so far of 20—

The Vice-Chairman: Quit stalling; would you ask the question, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you do not have to be copying the activities of the fellow you are sitting in for at the moment.

The Vice-Chairman: Go ahead. Ask your question, please.

Mr. Benjamin: I take it you are saying this brief is supported by the membership of the Federation of Canadian Municipalities.

Alderman Toporowski: This is true.

Mr. Benjamin: I have a list here of 20 municipalities just in British Columbia who do not support the legislation, starting at Fort St. John, Hudson Hope, Taylor, Prince George, Quesnel, Williams Lake, 100 Mile House, etc., all the way down to the District of Tumbler Ridge. All of them have correspondence with the clerk of this committee or letters to the B.C. Federation of Labour or a district labour council or to the Canadian Labour Congress supporting their submissions, which oppose this legislation.

The Saskatchewan Association of Rural Municipalities opposes this legislation. Many of our urban municipalities do. I am wondering just how much consultation you did carry on with your members of your association.

Alderman Toporowski: I would like the opportunity to respond to this. I think it is very important that people understand where the municipalities are coming from. I think in the package that is topped by the FCM address, you will see

[Traduction]

pour reconnaître que l'organisme de réglementation et les administrations antérieures ont été lents à entreprendre plus de travaux tels que les passages à niveau, à supposer même qu'ils aient réagi aux demandes. Nous avions autrefois un fonds destiné à la construction de passages à niveau, qui représentait un minimum de dix millions de dollars par an. Il a disparu il y a plusieurs années.

Mme Toporowski: C'est un passage à niveau?

M. Benjamin: Oui. Dans le vocabulaire d'aujourd'hui, cela s'appelle un étagement de voies. Nous en avons finalement obtenu un à Régina, après l'avoir réclamé à cor et à cri pendant 18 ans; mais il nous en faudrait trois autres.

Mme Toporowski: A Régina.

M. Benjamin: Oui.

Mme Toporowski: Bonne chance.

M. Benjamin: Ce projet de loi n'apporte rien de nouveau à la sécurité et à la question du déplacement des voies et autre chose du même genre. Il créera en fait un organisme de réglementation plus petit et dont les pouvoirs sont inférieurs à ceux que vous jugez nécessaires pour couvrir ces domaines. Je trouve vraiment étonnant que vous soyez favorable à ce texte.

L'autre chose qui me surprend beaucoup, madame, c'est que . . . j'ai déjà ici une liste de 20 . . .

Le vice-président: Cessez de tourner autour du pot; posez donc votre question.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous n'êtes pas obligé d'imiter la personne que vous remplacez en ce moment.

Le vice-président: Continuez. Je vous en prie, posez votre question.

M. Benjamin: Si je comprends bien, ce mémoire a l'accord des membres de la Fédération canadienne des municipalités.

Mme Toporowski: C'est exact.

M. Benjamin: J'ai ici une liste de 20 municipalités, rien qu'en Colombie-Britannique, qui ne sont pas favorables à ce projet de loi, à commencer par Fort St-John, Hudson Hope, Taylor, Prince George, Quesnel, Williams Lake, 100 Mile House, etc., jusqu'au district de Tumbler Ridge. Toutes ces municipalités ont écrit au greffier de ce comité ou à la B.C. Federation of Labour, à un conseil du travail de district, ou au Congrès du travail du Canada, pour faire état de leur opposition.

La Saskatchewan Association of Rural Municipalities est opposée à ce projet de loi. Beaucoup de nos municipalités urbaines également. Je me demande dans quelle mesure vous avez vraiment consulté les membres de votre association.

Mme Toporowski: J'aimerais répondre à cette remarque. Je crois qu'il est très important que les gens comprennent bien la position des municipalités. Je crois que dans la documentation coiffée par le mémoire de la FMC, vous verrez que notre

[Text]

the federation has been dealing with all sorts of transportation issues, certainly as well reflected in this bill and other ones, over a long period of time. The dates on those go back, I think, to 1984. If you wish to have it searched, you will find that the federal Minister of Transport has had a number of appeals and addresses from the federation over a long period of time.

Our perspective has been consistent. However, as you noted in your comments, there is a concern amongst a number of municipalities, particularly those where employment is a concern, with railways. The federation passed resolutions at both its 1985 and 1986 conventions that support this. It was very heavily supported by the membership at a convention where there were thousands of people attending. There also have been resolutions passed by the board of directors in both its September 1986 meeting and its December 1986 meeting. A presentation was made by Mayor McCallion to John Crosbie on February 12 of this year. All were supportive of the legislation.

You will notice that our brief is addressed to the philosophy of it, which deals with increasing the efficiency and responsiveness. I hear your challenge; I disagree with your comments that it does not address our requirements and that it will not achieve what we want. Municipalities as a whole require an efficient transportation system. Although we are supportive of our community residents whose employment may be threatened . . . I think this is the orientation of those comments you have had from a number of municipalities; some railway unions in particular feel they will be threatened by efficiency.

The federation as a whole must look at jobs in all aspects of the economy. All of our communities have manufacturers. We have mining interests. We have forestry interests. We also have to look at the land utilization within our municipal boundaries. These things will be met.

• 1210

What we delight in this legislation providing is that where those things are challenged, where branch lines in the Prairies are threatened, where people's unemployment in community regarding railway yards is threatened, the municipalities in this legislation are part of the consultative process and we are quite prepared to make our case on an individual basis.

This opportunity has been denied us up until this time. We have never had the opportunity to comment on the community interests which we represent which are neither carrier nor shipper oriented.

Mr. Benjamin: I do not know where your association has been, I am sorry. In my own city, it has been carrying on comments and negotiations and discussions since 1970 on rail line relocation in our city. It still is not done.

[Translation]

fédération s'occupe depuis longtemps de toutes sortes de problèmes de transport dont il est clairement tenu compte dans ce projet de loi et dans d'autres. Les dates de tout ceci remontent, je crois, à 1984. Si vous voulez faire faire des recherches, vous constaterez que le ministre fédéral des transports a maintes fois reçu des appels et des mémoires de notre fédération.

Notre position n'a pas changé. Cependant, comme vous l'avez noté dans vos commentaires, les chemins de fer sont une des préoccupations d'un certain nombre des municipalités, en particulier celles où il n'y a pas suffisamment d'emplois. La fédération a adopté des propositions allant dans le sens de ces préoccupations, à son congrès de 1985, comme à celui de 1986. Elle a bénéficié du soutien massif de ses membres à un congrès où plusieurs milliers d'entre eux étaient présents. Le conseil d'administration a également adopté un certain nombre de propositions au cours de ses réunions de septembre 1986 et de décembre 1986. Le maire McCallion a présenté un état de la situation devant John Crosbie le 12 février de cette année. Tout le monde était favorable au projet de loi.

Vous noterez que notre mémoire porte sur les principes qui le sous-tendent, c'est-à-dire sur la recherche d'un système plus efficace et plus sensible aux besoins. J'ai compris votre mise en question; je ne suis pas d'accord avec vous pour penser que ce texte législatif ne répond pas à nos besoins et qu'il ne permettra pas de réaliser ce que nous voulons. Toutes les municipalités ont besoin d'un réseau de transport efficace. Bien que nous soyons prêts à épauler les membres de notre collectivité dont l'emploi risque d'être menacé . . . je pense que c'est dans cet esprit qu'ont été faits les commentaires que vous avez entendus d'un certain nombre de municipalités; certains syndicats de cheminots, en particulier, se sentent menacés par cette recherche d'efficacité.

La fédération dans son ensemble doit considérer les emplois dans le contexte de l'économie générale. Toutes nos collectivités ont des entreprises de fabrication. Nous avons des sociétés minières. Nous avons des sociétés forestières. Nous sommes également obligés de tenir compte de l'utilisation des terres de nos municipalités. Toutes ces questions trouveront une solution.

Ce qui nous réjouit dans ce projet de loi, c'est que lorsque toutes ces choses sont mises en question, lorsque les embranchements des Prairies sont menacés, lorsque les employés des gares de triage sont menacés de chômage, les municipalités participent au processus de consultation. Pour notre part, nous sommes tout à fait prêts à faire valoir nos arguments sur un plan individuel.

C'est une possibilité qui nous a été interdite jusqu'à présent. Nous n'avons jamais pu donner notre avis sur les intérêts communautaires que nous représentons et qui ne concernent ni les transporteurs ni les expéditeurs.

M. Benjamin: Excusez-moi, mais je ne sais pas exactement ce qu'a fait votre association. Dans ma propre ville, elle fait des commentaires et participe à des négociations et des

[Texte]

Alderman Toporowski: That is right.

Mr. Benjamin: But they have had all kinds of opportunities and they have darn well taken them.

Alderman Toporowski: But you have not succeeded with that. It comes under the Railway Relocation Act, which has been in existence since 1974. It is an entirely different piece of legislation and you are the first and you are the only, and the federation has supported that all the way across this country.

Municipalities have supported Regina's effort for a railway relocation under the Railway Relocation and Crossing Act. That is a different piece of legislation.

Mr. Benjamin: Where in this legislation does it supersede or override the Railway Relocation and Crossing Act?

Alderman Toporowski: It is just a different piece of legislation. I do not see how you can argue one or the other.

Mr. Benjamin: But how does this legislation give you more and better over and above the Railway Relocation and Crossing Act? You say and I agree that the Railway Relocation and Crossing Act is not working, but where does this legislation take its place?

Alderman Toporowski: The City of Regina has made presentation on the extension of interswitching limits since this issue was first opened in about 1983. They have requested an extension to 15 miles. This legislation says 30 kilometres. As far as I am concerned, that is supportive of the position of the City of Regina.

Mr. Benjamin: Where is the City of Vancouver? They felt bad about this. They said the previous hearings held were inadequate, so this city held its own hearings on this legislation. They are also very unhappy that they were not made aware ahead of time about this committee coming here and did not receive any notice or word so they could make a submission.

The Mayor of Prince George is sitting in his office right now waiting for the media to phone him.

I really find there is something lacking out there, I think, in the support you got from the members of your association.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin and Ms Toporowski.

Mr. Cochrane: Just to make a comment on this, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Cochrane, at the same time, do you have a question?

Mr. Cochrane: Yes, I do, and then make a comment. But on the same point, I do not think it is any more fair to question this witness as to all the members' attitudes towards the issue than it would be to question the Prince George Council of Labour Unions, because I am sure some of their members are

[Traduction]

discussions depuis 1970 sur la question du déplacement des lignes. Rien n'est encore fait.

Mme Toporowski: C'est exact.

M. Benjamin: Mais elle a eu une foule d'occasions de se manifester et en a d'ailleurs largement profité.

Mme Toporowski: Cela n'a pas marché. Cette question relève de la Loi sur le déplacement des lignes, qui existe depuis 1974. C'est un texte législatif totalement différent et vous êtes le premier et le seul dans ce cas, et les membres de notre fédération vous ont appuyé, partout au pays.

Les municipalités ont appuyé les efforts de Regina en faveur du déplacement d'une ligne en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Ce n'est pas la même loi.

M. Benjamin: Où dit-on, dans ce projet de loi, qu'il remplace la Loi sur le déplacement des lignes et des croisements de chemin de fer, ou a priorité sur elle?

Mme Toporowski: C'est tout simplement un texte législatif différent. Je ne vois pas comment vous pouvez en discuter comme s'il s'agissait de la même chose.

M. Benjamin: Mais dites-moi comment ce projet de loi vous est plus favorable que la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer? Vous dites, et je suis d'accord avec vous, que cette loi ne fonctionne pas bien, mais en quoi le nouveau projet le remplace-t-il?

Mme Toporowski: La ville de Regina est intervenue sur la question du prolongement des limites de changement de voies depuis qu'elle a été soulevée pour la première fois, vers 1983. Elle a demandé qu'elles soient portées à 15 milles. Ce projet de loi dit 30 kilomètres. A mon avis, cette disposition va dans le sens de la position adoptée par la ville de Regina.

M. Benjamin: Et Vancouver? Elle n'était pas du tout satisfaite. Cette municipalité a dit que les audiences antérieures laissaient à désirer et a donc décidé de tenir ses propres audiences pour discuter de ce projet de loi. Elle était également très mécontente de ne pas avoir été avertie d'avance de la venue de ce Comité et de ne pas avoir reçu le moindre avis ou coup de fil pour lui dire qu'elle pouvait présenter un mémoire.

En ce moment même, le maire de Prince George attend dans son bureau que les médias lui téléphonent.

Je trouve vraiment que l'appui que vous avez reçu des membres de votre Association laisse à désirer.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin et madame Toporowski.

M. Cochrane: J'aimerais ajouter quelques mots à ceci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Cochrane, j'en profiterai pour vous demander si vous avez une question à poser.

M. Cochrane: Oui, j'en ai une, et je voudrais aussi faire un commentaire. A propos de ce que nous venons d'entendre, je ne pense pas qu'il soit plus juste d'interroger ce témoin sur l'attitude de tous les membres de sa fédération à l'égard de cette question, qu'il le serait d'interroger le *Council of Labour*

[Text]

going to benefit because they must work for the Council of Forest Industries of B.C., who would do better. I do not think it is our job to question this aspect of it.

Mr. Benjamin: The City of Prince George supports the Prince George and District Labour Council.

Mr. Cochrane: You missed my point.

The Vice-Chairman: In the private confines of your rooms or in the corridors of the halls that we have here in B.C., you can do that. We are not here for a debate. We are here to ask questions to the witness and Mr. Cochrane, would you put your question, please.

Mr. Cochrane: I am interested because of Hazel McCallion's chairmanship of this committee, because obviously, we are all aware of the derailment that took place in Mississauga and you do not deal a great deal in your presentation with regard to rail safety.

I presume this would be an overriding issue which she must have put forward during the preliminary talks. I gather the federation is fairly convinced that nothing in this bill is going to drastically affect rail safety negatively?

Alderman Toporowski: No, rail safety will be enhanced if the system works more efficiently. We do not need all those tracks to build all those grade crossings on and if you ask Hazel, you will find she is very supportive of that particular approach.

Mississauga, as an area, requires a number of—I think she said at our last meeting that if she did not get 10 within a short period of time, she was going to have a great deal of trouble. There just simply is not the money for it. Well, she does not want to see the physical plant extended and cause her to need that many more.

• 1215

Mr. Cochrane: So your federation looks upon the rail grade separation problem as one of finances, which does not really relate to this particular bill.

Alderman Toporowski: It does directly. Lengthening interswitching and joint use of tracks has a direct impact on safety and on budget. The other item is efficiency of land use. We cannot afford in urban areas to keep putting up concrete and blacktop. We get tax off our land. We do not get taxes back from overpasses or for making road diversions or things like this.

Mr. Cochrane: I noticed in the actual brief from the FCM they made some recommendations for specific amendment. One of them deals with clause 148: it would add a paragraph (c) to the existing paragraphs (a) and (b). I presume some municipalities are anticipating that if this legislation goes

[Translation]

Unions de Prince George, car je suis convaincu que certains membres de ces syndicats bénéficieront de la situation parce qu'ils doivent travailler pour le *Council of Forest Industries* de la Colombie-Britannique, qui s'en sortirait mieux. Je ne pense pas qu'il nous appartienne de poser ce genre de questions.

M. Benjamin: La ville de Prince George apporte son appui au Conseil du travail de Prince George et de son district.

M. Cochrane: Vous n'avez pas saisi ce que je voulais dire.

Le vice-président: Vous pourrez le faire en privé, dans votre propre bureau ou dans les couloirs de nos salles en Colombie-Britannique. Nous ne sommes pas ici pour écouter un débat. Nous sommes ici pour poser des questions aux témoins. Monsieur Cochrane, voulez-vous poser votre question, s'il vous plaît?

M. Cochrane: Cela m'intéresse que Hazel McCallion préside ce comité, car, manifestement, nous connaissons tous le déraillement de Mississauga et pourtant, vous ne parlez pas beaucoup de la sécurité ferroviaire.

Je suppose que c'est là une question essentielle qu'elle a dû présenter au cours des entretiens préliminaires. Je vois que la fédération est assez fermement convaincue que rien, dans ce projet de loi, ne va nuire sérieusement à la sécurité ferroviaire.

Mme Toporowski: Non, cette sécurité se trouvera améliorée si le système fonctionne de manière plus efficace. Nous n'avons pas besoin de toutes ces voies qui nous obligent à construire tous ces passages à niveau et si vous interrogez Hazel, vous vous apercevrez qu'elle est du même avis.

La région de Mississauga a besoin d'un certain nombre de—je crois qu'à notre dernière réunion, elle a dit que si elle n'obtenait pas rapidement une dizaine d'étagements, elle risquait d'avoir de sérieux ennuis. Il n'y a tout simplement pas d'argent pour cela. Elle ne veut donc pas que les infrastructures se développent encore, c'est pourquoi elle ne veut pas d'expansion des investissements, ce qui la contraindrait à avoir encore plus besoin de ces étagements.

M. Cochrane: Votre fédération considère donc que l'étagement des voies est un problème de finances qui n'est pas directement lié à ce projet de loi.

Mme Toporowski: Il a un rapport direct avec lui. L'allongement de la limite des changements de voies et l'utilisation conjointe des lignes influent directement sur la sécurité et sur le budget. L'autre question importante est celle de l'efficacité de l'utilisation des terrains. Dans les zones urbaines, nous n'avons pas les moyens de continuer à les couvrir de béton et de goudron. Nous pouvons taxer les terres, mais nous ne pouvons pas le faire pour les passages supérieurs, les détournements de routes, ou autres choses du même genre.

M. Cochrane: J'ai remarqué que dans son mémoire, la FMC propose un certain nombre de changements. L'un d'entre eux a trait à l'article 148: il s'agirait d'ajouter un alinéa c) aux alinéas a) et b) existants. Je suppose que si ce projet de loi est

[Texte]

through, they may initiate some action in order to have some lines abandoned.

Alderman Toporowski: I think all it indicates is that this is a great step but you do not quite have perfection yet. There is a little bit more room there that we would like to see on our behalf, particularly in terms of efficient utilization of land.

Mr. Cochrane: I could not help but notice one of our previous witnesses is a relation. It is nice to see. You probably discuss business at home, although Sinc and Noreen Stevens do not, but obviously it has worked well. Thank you.

The Vice-Chairman: Did you say this as a former mayor of another municipality, Mr. Cochrane?

Mr. Cochrane: I was also on the FCM board at one time.

The Vice-Chairman: Mr. Clifford, a very short question. Then we will go to the next witness.

• 1220

Mr. Clifford: I quite agree with everything you said about Bill C-18, but you have no comment about Bill C-19. I wonder why the municipalities are not considering the major dilemma in the part of Ontario I come from, southwestern Ontario. By the way, we do not have enough overpasses either. I live in a city of 300,000 and we still do not have one. We have a promise of one, but we have both rail lines in our city.

Your idea of making one rail line busy 24 hours a day and putting in 10 or 15 overpasses might help us in London, Ontario. What are we going to do with all of our four-lane highways and all the overpasses we need there? I wonder why the municipalities have not considered the real dilemma here. Are we going to increase—have they talked about this?—truck transport of goods and services and decrease rail? Or are they going to put all their eggs in one basket and increase rail, put a lot of emphasis behind Bill C-18 and all that will fall out from it, and downplay things like Bill C-19 and the increase in trucking? Have you talked about a balance of the two?

Alderman Toporowski: The FCM has not taken a position on Bill C-19 partly because we do not have a lot of expertise in all areas of transport and because Bill C-19 has not been brought forward through our municipalities as being concerned by interest groups within our municipalities. Mostly we take the public response that comes to us as a municipality and develop a policy on it. We have not been addressed particularly in regard to Bill C-19 or requested to take a position on it by our citizens.

[Traduction]

adopté, certaines municipalités s'attendent à pouvoir prendre des mesures pour obtenir l'abandon de certaines lignes.

Mme Toporowski: Tout ce que cela veut dire, c'est que les mesures proposées représentent un grand pas en avant, mais qu'elles n'atteignent pas encore tout à fait la perfection. Cet article laisse un peu plus de latitude que nous le voudrions, en particulier en ce qui concerne une utilisation efficace des terres.

M. Cochrane: Je n'ai pas pu m'empêcher de noter qu'un de nos témoins précédents vous est apparenté. J'en suis heureux. Vous discutez probablement d'affaires à domicile, même si Sinc et Noreen Stevens ne le font pas, mais manifestement, cela a donné de bons résultats. Merci.

Le vice-président: Cette remarque est-elle faite en tant qu'ancien maire d'une autre municipalité, monsieur Cochrane?

M. Cochrane: J'ai également fait partie du conseil d'administration de la FMC.

Le vice-président: Monsieur Clifford, vous pouvez poser une question, mais soyez bref. Nous passerons ensuite au témoin suivant.

M. Clifford: Je suis tout à fait d'accord avec vos commentaires sur le projet de loi C-18, mais vous n'avez rien à dire à propos du projet de loi C-19. Je me demande pourquoi les municipalités ne tiennent pas compte du grave dilemme qui se pose à la région de l'Ontario dont je viens, le Sud-Ouest. À propos, les passages supérieurs n'y sont pas non plus suffisamment nombreux. J'habite dans une ville de 300,000 habitants et nous attendons encore le premier de ces ouvrages. On nous en a bien promis un, mais les deux compagnies de chemin de fer passent dans notre ville.

Votre idée d'utiliser une ligne 24 heures sur 24 et de construire 10 ou 15 passages supérieurs nous serait peut-être utile à London, en Ontario. Qu'allons-nous faire avec toutes ces autoroutes à quatre voies et tous les passages supérieurs dont nous avons besoin? Je me demande pourquoi les municipalités n'ont pas considéré le dilemme très réel qui se pose dans notre ville. Allons-nous augmenter—en a-t-on déjà parlé?—le transport de biens et services par camion et allons-nous réduire le trafic ferroviaire? Ou va-t-on mettre tous les oeufs dans le même panier et augmenter celui-ci, donner du muscle au projet de loi C-18 et à tout ce qui en découlera, et minimiser l'importance de documents tels que le projet de loi C-19 et de l'augmentation du camionnage? Avez-vous discuté de la possibilité d'un équilibre entre ce deux modes de transport?

Mme Toporowski: La FMC n'a pas pris position au sujet du projet de loi C-19, en partie parce que nous ne sommes pas très compétents dans tous les secteurs du transport et en partie aussi parce que ce projet de loi n'a pas provoqué de réactions de la part des groupes d'intérêt au sein de nos municipalités. En tant que municipalité, ce que nous faisons essentiellement, c'est de prendre note des réactions du public et d'élaborer une politique à partir de cela. Personne ne nous a entrepris à propos du projet de loi C-19 et nos citoyens ne nous ont pas demandé de prendre position.

[Text]

However, it is obvious that it approaches the transportation network within our country with the same objective of producing efficiency.

Mr. Clifford: Rail transport has fallen to about 24% and it has been superseded by truck transport of goods and services in this country. I dare say in the congested urban areas of this country—and I live in one of them—it is probably even higher than this in favour of truck transport. Therefore it is going to put the onus on more roads. You talk about trying to streamline in terms of rail. I quite agree with you; the people in heavily urbanized areas cannot stand waiting for trains to go by and they worry about safety. I understand all those problems.

Do you not see that if your group is not concerned about both, we are just going to get overrun by roads and interchanges, etc.?

Alderman Toporowski: We are reasonably competent in dealing with roads. I do not think any municipality feels uncomfortable with providing a road system and the regulations thereof, but we have no way of dealing with railways.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Clifford.

Once again, Alderman Toporowski, I would like to thank you on behalf of the committee for appearing before us. Regardless of impartial remarks made on either side of the committee, you are part of the official testimony of this committee and your remarks will be taken into full consideration.

Mr. Angus: Mr. Chairman, may I have one brief question, just a clarification from the witness, if I may? On the second page of your brief you say:

The board of directors of the Federation of Canadian Municipalities has endorsed the philosophical thrust of the legislation in general.

Your policy development report for your 49th annual conference is a very elaborate national transportation policy proposal. I have gone through it quickly. While I see specific recommendations that relate to specific components of the bill—

Alderman Toporowski: Yes, recommendations 3 and 7.

Mr. Angus:—I do not find anything in the resolution of the conference that was adopted in 1986 that embraces the philosophy of deregulation. It does embrace some specific re-regulation, if you like, that directly relates to municipalities. Can you show me where the FCM has embraced—

Alderman Toporowski: Recommendation 7 addresses the request to the Minister of Transport, “to recognize municipal governments as a legitimate voice of local public interest”. This is in particular an opportunity—

Mr. Angus: I have no dispute with it. But that does not embrace the philosophy of wholesale deregulation. That is, I think, the point Mr. Benjamin was trying to make. We do not disagree with your specifics, but I am thinking that perhaps

[Translation]

Il est cependant évident qu'il aborde la question du réseau de transport de notre pays dans le même esprit de recherche de l'efficacité.

M. Clifford: Le transport par rail a baissé de 24 p. 100 dans notre pays et est maintenant dépassé par le transport de biens et services par camion. Je dirais que dans les zones urbaines encombrées du Canada—je vis dans l'une d'entre elles—l'écart est encore plus grand en faveur du camionnage. Il va donc falloir plus de routes. Vous parlez d'essayer de rationaliser les chemins de fer. Je suis tout à fait d'accord avec vous; les habitants de zones fortement urbanisées en ont assez d'être obligés de laisser passer les trains et s'inquiètent beaucoup de la sécurité. Je comprends tous ces problèmes.

Ne comprenez-vous pas que si votre groupe ne se préoccupe pas de l'un et l'autre problèmes, nous allons nous trouver envahis par les routes et les échangeurs, etc.?

Mme Toporowski: Nous nous débrouillons assez bien avec les routes. Je ne pense pas qu'il existe de municipalité qui ait des difficultés à fournir un réseau de routes et à le réglementer; par contre, nous n'avons aucun moyen d'intervenir lorsqu'il s'agit des chemins de fer.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Clifford.

Je voudrais encore une fois vous remercier, madame Toporowski, au nom du comité, d'avoir bien voulu comparaître devant nous. Quelle que soit l'impartialité des remarques faites de part et d'autre dans ce comité, vous êtes un élément de son témoignage officiel et il sera pleinement tenu compte de vos remarques.

M. Angus: Monsieur le président, pourrais-je demander un bref éclaircissement au témoin? À la deuxième page de votre mémoire, vous écrivez ceci:

Le conseil d'administration de la Fédération canadienne des municipalités a donné son aval aux principes généraux qui sous-tendent ce projet de loi.

Votre rapport sur l'élaboration de politiques présenté à votre 49^e Congrès annuel est une proposition très étudiée de politique nationale des transports. Je l'ai parcouru. Bien que j'y trouve des recommandations portant sur des points précis du projet de loi...

Mme Toporowski: Oui, les recommandations 3 et 7.

M. Angus: ... je ne trouve rien dans les propositions adoptées en 1986 qui prennent fait et cause pour le principe de la déréglementation. Certes, elles sont favorables à certains cas de déréglementation qui ont directement trait aux municipalités. Pouvez-vous me dire où la FCM a approuvé...

Mme Toporowski: La recommandation 7 adresse la demande au ministère des Transports et l'invite à «reconnaître dans les gouvernements municipaux l'organe légitime d'expression des intérêts du public local». C'est en particulier l'occasion de...

M. Angus: Je n'ai rien contre. Mais cela n'est pas une approbation des principes d'une déréglementation globale. C'est, je crois, ce que M. Benjamin essayait de faire valoir. Nous ne sommes pas en désaccord avec les détails de votre

[Texte]

the executive board has made a further leap that is beyond that which the convention itself approved.

[Traduction]

argumentation, mais j'ai l'impression que votre conseil d'administration est allé au-delà de ce que votre congrès a lui-même approuvé.

• 1225

Alderman Toporowski: I do not think you will find that. You will find earlier in the brief a reference to grade separation and also to *Freedom to Move*, and this report in its entirety was adopted at the conference.

Mr. Angus: I am not disputing that. It does not anywhere in here give a wholesale endorsement by your members at a convention of the overall philosophy of deregulation, which is the inference in your brief.

Alderman Toporowski: I think you will find the orientation was to *Freedom to Move*, because it still had not been drafted at that time.

Mr. Angus: But it does not even endorse *Freedom to Move*, though.

The Vice-Chairman: Mr. Angus, trying to be as neutral as I am in the Chair, the witness is entitled to say what he or she thinks; and at the same time when they represent people, we have to assume, and you know as well as I do, that as elected representatives of the people, be it municipal or provincial or federal, whatever the group might be, if they do not represent the views of the majority, then the Canadian population have the means to change that.

Thank you very much.

Alderman Toporowski: Mr. Chairman, if Mr. Angus would like, I would have the board minutes mailed to him, and he can get the resolutions.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I will now call Mr. Jackman for the Canadian Council of Motor Transport Administrators.

Once again, I would ask if we could have a brief overview, gentlemen, and then go directly to questioning; and once again I would ask the questioners to be brief.

Mr. Keith Jackman (President, Canadian Council of Motor Transport Administrators): Mr. Chairman, I am here as president of the Canadian Council of Motor Transport Administrators. Although I am the Superintendent of Motor Vehicles for the Province of British Columbia, I am not speaking on behalf of the province today.

With me is John Pringle, a member of the National Safety Code Committee, who represents Canada on that committee.

CCMTA was asked to develop a national safety code by the Ministers responsible for transportation and highway safety. The chairman of the committee, because of the late notice we received Friday to attend, could not attend, and I am also speaking on his behalf.

Mme Toporowski: Je ne pense pas que ce soit le cas. Un peu avant, dans notre mémoire, vous trouverez une mention de l'étagement des voies ainsi que de *Aller sans entraves*, et ce rapport a été adopté dans sa totalité à notre congrès.

M. Angus: Je n'en disconviens pas. Il demeure qu'il n'y est fait nulle part mention de la sanction globale de vos membres, à l'occasion d'un congrès, du principe de la déréglementation, ce que vous laissez entendre dans votre mémoire.

Mme Toporowski: Je crois que vous constaterez que l'orientation était surtout celle de *Aller sans entraves*, car il n'avait pas encore été rédigé à l'époque.

M. Angus: Mais votre mémoire ne donne même pas son aval à *Aller sans entraves*.

Le vice-président: Monsieur Angus, j'essaie de me montrer aussi neutre que possible, mais le témoin a le droit de dire ce qu'il pense; n'oubliez pas que s'il représente la population, il nous faut tenir compte du fait, et vous le savez aussi bien que moi, que les élus du peuple, qu'il s'agisse d'instances municipales, provinciales ou fédérales, risquent de perdre leur place s'ils ne représentent pas les vues de la majorité car la population canadienne a les moyens de le faire.

Merci beaucoup.

Mme Toporowski: Monsieur le président, si M. Angus le désire, je pourrais lui faire envoyer le procès-verbal de la réunion du conseil, ce qui lui permettra de prendre connaissance de ses décisions.

Le vice-président: Merci beaucoup.

J'invite maintenant M. Jackman, représentant du *Canadian Council of Motor Transport Administrators* à prendre la parole.

Encore une fois, je vous demanderais, messieurs, de nous présenter un bref aperçu, après quoi nous passerons directement aux questions; je demanderais également à ceux qui les posent d'être brefs.

M. Keith Jackman (président de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé): Monsieur le président, je suis ici en tant que président de la CCATM. Bien que je sois surintendant des véhicules motorisés pour la province de la Colombie-Britannique, je ne parle pas au nom de celle-ci aujourd'hui.

Je suis accompagné de John Pringle, membre du Comité pour un code national de la sécurité, qui représente les autorités fédérales au sein de ce comité.

Les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont demandé à la CCATM d'élaborer un code national de la sécurité. Comme nous n'avons appris que vendredi que nous devions être présents, le président de ce comité n'a pas pu se rendre à votre invitation; je parlerai donc également en son nom.

[Text]

I assume, because we were not given basic terms of reference until this morning as to what you wanted to hear, you wished to determine the status of the national safety code and discuss truck safety issues as it pertains to the provinces and territories and to the federal government.

I did not prepare a brief because of the lateness of the request to attend. However, this morning, after talking to John as to what I understood you wanted to hear, I prepared a couple of notes on truck safety, basically to generate some questions and possibly to answer some of the concerns before the questions are asked.

I will briefly read the notes. Truck safety in Canada is and has been handled differently from what has been the case in the States over the years, mainly because of the way the authority is bestowed to the provinces versus the authority bestowed to the States, where the government plays a much larger role.

Trucks and trailers used to transport commerce are built to the highest standard ever as a result of the upgrading of the Canadian Federal Motor Vehicle Safety Standards and as a result of upgrading of uniformity of provincial regulations on safety and repair. For example, the provinces addressed commercial driver safety starting back in the late 1960s and 1970s, whereas the U.S. is just starting to address it. The provinces agreed to introduce a classified driver's licence system back in the late 1970s. Although not all provinces have a total classified licence system in place, the majority have. As I mentioned, the States are just starting to introduce a federal commercial vehicle licence for professional drivers, and they are now discussing with us how we did it in Canada.

Canada, through provincial and territorial legislation and programs, both for drivers and vehicles, have had a safety system in place for years.

• 1230

With the changes now being brought about, there is a need to improve on uniformity of enforcement. This will be accomplished through the development of the National Safety Code, which will see a uniform approach taken to vehicle standards, driver standards, and standards governing the operation of the vehicle with respect to the person who is responsible for having that vehicle on the road.

A few examples of safety programs in place. As you heard earlier, B.C. has a comprehensive mandatory inspection program for commercial vehicles, as does Saskatchewan. Manitoba is introducing a program similar to Saskatchewan's or British Columbia's. Ontario has introduced a truck safety program called the Commercial Vehicle Operator Registry, which provides for the monitoring of violations through a sophisticated system. Safety programs in Canada are not restricted to economic regulation but are applied to all forms

[Translation]

Je suppose que, puisqu'on ne nous a indiqué que ce matin ce que vous vouliez entendre, vous désiriez savoir où en était le code national de la sécurité et discuter des questions de sécurité du camionnage relevant des provinces, des territoires et du gouvernement fédéral.

Je n'ai pas préparé de mémoire à cause du caractère tardif de votre invitation. Ce matin, cependant, après avoir parlé avec John de ce qui, à ma connaissance, vous intéressait, j'ai préparé quelques notes sur la sécurité du camionnage, dans le but essentiel de susciter quelques questions et peut-être, de répondre à certaines préoccupations avant même que ces questions ne soient posées.

Je vais donc lire ces notes. La sécurité du camionnage au Canada a toujours été traitée de manière différente des États-Unis. Ceci s'explique surtout par le fait que chez nous, les pouvoirs ont été confiés aux provinces, alors qu'aux États-Unis, ils sont détenus par les États, où le gouvernement joue un rôle beaucoup plus important.

La construction des camions et des semi-remorques utilisés pour transporter des produits commerciaux est conforme aux normes les plus rigoureuses jamais imposées, à la suite de l'amélioration des normes fédérales de sécurité des véhicules à moteur et à la suite de l'uniformisation des règlements provinciaux en matière de sécurité et de réparations. C'est ainsi que les provinces se sont attaquées à la question de la sécurité des conducteurs commerciaux dès la fin des années 1960 et dans les années 1970, alors que les États-Unis commencent à peine à le faire. Les provinces ont décidées d'adopter un système classifié de permis de conduire à la fin des années 1970. Bien qu'elles ne disposent pas toutes d'un tel système, c'est le cas de la majorité. Comme je l'ai déjà dit, les États-Unis commencent seulement à délivrer des permis fédéraux de conduite de véhicules commerciaux pour les chauffeurs professionnels, et discutent actuellement avec nous de la manière dont nous avons procédé au Canada.

Grâce à ces lois et à ces programmes provinciaux et territoriaux à l'intention des conducteurs et des véhicules, le Canada dispose d'un système de sécurité qui fonctionne depuis des années.

Avec les changements qui s'effectuent actuellement, il est nécessaire d'améliorer l'uniformité d'application. C'est ce que permettra de faire le Code national sur la sécurité, grâce auquel des mesures uniformes seront adoptées en ce qui concerne les normes concernant les véhicules, les conducteurs, ainsi que les normes régissant l'exploitation du véhicule par la personne responsable de son utilisation sur la route.

Voici quelques exemples de programmes de sécurité opérationnels. Comme on vous l'a déjà dit, la Colombie-Britannique a un programme d'inspection obligatoire complète pour les véhicules commerciaux, comme d'ailleurs la Saskatchewan. Le Manitoba est en train d'adopter un programme analogue à celui de la Saskatchewan et de notre province. L'Ontario a adopté un programme de sécurité du camionnage baptisé Répertoire des exploitants de véhicules commerciaux (traduction), qui prévoit le contrôle des infractions grâce à un

[Texte]

of commercial vehicle movement, for-hire private carriers, and even down to farm vehicles.

The National Safety Code was born when the Ministers responsible for transportation and highway safety stated safety shall not be jeopardized. The most significant new items in the code are hours-of-service regulations, which are intended to be applied to both intra- and extra-provincial operations, while existing federal rules only apply to extra-provincial operations; uniformity with the U.S. in all aspects, to reduce the number of agencies investigating a carrier's operation in the safety aspect; the interprovincial records exchange, with an improved system for sharing of information on a driver, vehicle, or person responsible for having the vehicle on the road. While the remainder of the standards may be new to a number of the jurisdictions, they are not new to others. In some cases the jurisdiction will be required to upgrade an existing standard to meet the objectives of the National Safety Code.

Based on the most current information received from the provincial and territorial representatives on the National Safety Code Committee, we will be ready to have the code in place by January 1, 1989. Again, I must remind the committee here that is based on the latest information I have received from the members; the provincial representatives on the committee.

Of course, a standard is not effective without an enforcement program, and as part of the code we will be developing uniform enforcement principles, which will emphasize uniformity and consistency across the nation. While safety is linked to economic regulation from an enforcement aspect, safety stands alone, as standards for safety and repair apply to all forms of motor vehicles and trailers that are operated on our highways, regardless of whether if that vehicle is operated by a professional driver or by a driver who operates a motor vehicle in conjunction with another profession.

The National Safety Code has had very good co-operation of the transport industry, through the Canadian Trucking Association and through the Private Truck Council. Their concerns about applying the code to "private carriers" have been addressed, and as the code is implemented, the standards will apply to all forms of road transportation for the transport of commerce or persons.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir.

Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue au Comité.

[Traduction]

système très raffiné. Les programmes de sécurité au Canada ne se limitent pas à la réglementation économique mais s'appliquent également à toutes les formes de déplacement de véhicules commerciaux, de transporteurs affrêteurs privés, et même de véhicules agricoles.

Le Code national sur la sécurité a vu le jour lorsque les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont déclaré que la sécurité ne devait en aucun cas être compromise. Les points les plus importants de ce code sont les règlements concernant les horaires de service, destinés à être appliqués aux activités intra et extra-provinciales, alors que les règlements fédéraux existants ne s'appliquent qu'aux activités extra-provinciales; la pratique de l'uniformité avec les règlements des États-Unis dans tous les domaines, afin de réduire le nombre des organismes faisant enquête sur les activités d'un transporteur sur le plan de la sécurité; l'échange de données entre les provinces, avec un système amélioré de mise en commun de l'information sur le conducteur, véhicule, ou la personne responsable de l'utilisation du véhicule sur la route. Bien que le reste des normes soient peut-être nouveau pour un certain nombre de prédictions, elles ne le sont pas pour toutes. Dans certains cas, l'instance sera tenue d'améliorer une norme existante afin de répondre aux objectifs du Code national sur la sécurité.

D'après les renseignements les plus récents fournis par les représentants provinciaux et territoriaux qui siègent au comité du Code national sur la sécurité, ce code pourra entrer en vigueur le premier janvier 1989. Je me permettrais encore de rappeler à ce Comité qu'il s'agit là des tous derniers renseignements que m'ont fournis les représentants provinciaux au comité du Code national sur la sécurité.

Bien entendu, une norme ne vaut que ce que vaut le programme d'application; dans le cadre de ce code, nous élaborerons donc des principes d'application uniformes, qui mettrons l'accent sur l'uniformité et la cohérence d'un bout à l'autre du pays. Bien que la sécurité soit liée à la réglementation économique du point de vue de l'application, elle occupe une position unique en ce sens que les normes de sécurité et de réparation s'appliquent à tous les types de véhicules automatiques et de remorques exploités sur nos grandes routes, que ces véhicules soient exploités par un conducteur professionnel ou par quelqu'un qui le fait en liaison avec une autre profession.

Le Code national sur la sécurité a joui d'une excellente coopération de la part de l'industrie des transports, par l'intermédiaire de l'Association canadienne du camionnage et du *Private Moto Truck Council of Canada*. Nous avons tenu compte de leurs préoccupations au sujet de l'application de ce code aux «transporteurs privés», et de la manière dont le code sera mis en oeuvre, les normes seront applicables à toutes les formes de transport routier de personne à vocation commerciale.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur.

Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Welcome to the committee.

[Text]

You say the national code will be ready by January 1, 1989, and then you said, a few words later, you will develop an enforcement program. What will be the time lag between the enforcement program and the code?

Mr. Jackman: The enforcement program is being developed simultaneously with the code, and it involves reaching agreement on uniform enforcement principles. The basic enforcement activities are outlined in the code. The information I have received from the committee advises that the enforcement aspect will also be in place by January 1, 1989. Remember that a great deal of the enforcement program is in place in a number of the provinces already, with respect to commercial vehicle safety alliance, an agreement that is established for the checking of vehicles on the roadside; and, to a degree, facility inspections are already carried out in a few provinces. Facility inspections are the checking of a vehicle maintenance program within a fleet operator's operation and checking of records to determine that an operator is maintaining records.

• 1235

The enforcement principle is really a guiding principle, so that the approach taken in Saskatchewan is similar to that taken in British Columbia. We do not have great discrepancies as to how we treat a trucker, whether it be from a hearing process, or a roadside inspection, or a facility audit.

Mr. Robichaud: How secure do you feel when you say that the code should be ready by January 1, 1989? Is there any possibility that it could be delayed another year?

Mr. Jackman: A number of the standards are already in place—the classified licence system, for example. A number of the provinces and the territories may have to upgrade their classified licence system. There is an exchange system in place now, but it is very cumbersome for the exchange of information.

The vehicle standards, for the most part, are in place across the country, in provincial regulations. In some cases, for example, load securement regulation may have to be upgraded—in one of the Maritime provinces, for example—but it is in place in British Columbia. I feel fairly comfortable that the important standards can be in place by January 1, 1989, based on the information that I have received from the committee, which again is received from the provincial members of that committee.

The key, of course, is that the provinces and territories must ensure that they have the necessary legislation in place. They may have the programs, but if you do not have the legislation, then you cannot carry it out.

Based on our last meeting, which was approximately a month ago, all the provincial representatives there indicated that they are actively pursuing the legislative aspect.

Mr. Robichaud: And that would be in place by the date you mentioned?

[Translation]

Vous dites que le Code national sera prêt en janvier 1989, mais vous dites, un instant plus tard, que vous allez élaborer un programme d'application. Combien de temps s'écoulera-t-il entre le code et le programme d'application?

M. Jackman: On élabore simultanément le code et le programme d'application, ce qui implique que l'on parvienne à un accord sur des principes uniformes d'application. Le code présente les grandes lignes des mesures essentielles d'application. D'après les renseignements que j'ai reçus du Comité, ces mesures d'application seront également prêtes le premier janvier 1989. Souvenez-vous que le programme d'application fonctionne déjà dans un certain nombre de provinces et qu'en ce qui concerne la sécurité des véhicules commerciaux, un accord a été conclu sur le contrôle des véhicules sur la route; d'ailleurs, dans une certaine mesure, des inspections d'installation se font déjà dans quelques provinces. Ces installations consistent à vérifier le programme d'entretien d'un véhicule faisant partie du parc d'un exploitant et de s'assurer que celui-ci tient bien des registres d'entretien.

Le principe d'application est en fait un principe directeur qui fait que les méthodes adaptées en Saskatchewan sont analogues à celles de la Colombie-Britannique. Il n'y a pas beaucoup de différences entre les façons dont nous traitons un camionneur, qu'il s'agisse d'un processus d'audience, d'une inspection sur la route, ou d'une vérification d'installation.

M. Robichaud: Êtes-vous bien certains que le code sera prêt le premier janvier 1989? Est-il possible que sa parution soit retardée d'un an?

M. Jackman: Un certain nombre de normes sont déjà en vigueur—le système de permis classifié, par exemple. Un certain nombre de provinces et de territoires seront peut-être obligés d'améliorer leur système. Il existe un mécanisme d'échange, d'information, mais il est très lourd à manier.

La plupart des normes concernant les véhicules existent déjà dans les règlements provinciaux. Dans certains cas, par exemple, il faudra peut-être améliorer le règlement concernant l'arrimage de la charge—dans une des provinces Maritimes, par exemple—mais il est appliqué en Colombie-Britannique. Je puis dire, sans trop d'hésitation, que les normes importantes seront en place le premier janvier 1989, d'après l'information que j'ai reçue du Comité, information elle-même fournie par les membres provinciaux de ce Comité.

La clé de tout cela, bien sûr, est que les provinces et les territoires doivent s'assurer que les lois nécessaires existent. Vous pouvez avoir les programmes, mais si vous n'avez pas la loi habilitante, vous ne pouvez pas les appliquer.

Au cours de notre dernière réunion, qui a eu lieu environ un mois, tous les représentants provinciaux ont déclaré qu'ils étudiaient activement le côté législatif de la question.

M. Robichaud: Et tout cela sera en place à la date que vous mentionnez?

[Texte]

Mr. Jackman: Based on the information I have received, that is correct.

Mr. Robichaud: Thank you, sir.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Robichaud.

Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

I guess we constantly hear of the statistics associated with the worst possible scenario, or the worst possible situation that has occurred. A lot of the fear has been generated about, supposedly, the stories of the situation in California. Do you see any parallels between what we are doing here and what has happened there, and do you think we are, perhaps, in a better position on the eve of deregulation than the Americans were?

Mr. Jackman: Yes, I think we are in a better position. I do see some parallels. Safety is a very important issue with respect to trucking. The lack of reasonable regulations to govern the safety aspects, safety and repair, leads to problems, and you can see that this has happened in the States.

Private trucks, for example, have not been controlled in the States over the years, other than by—this is from the information I was able to gather—some state legislation, and this is very weakly enforced, as I understand it. For-hire carriers are basically governed by the Bureau of Motor Carriers or ICC. You will note that the Bureau of Motor Carriers in the States now has a number of incentives going ahead with respect to truck safety, from the commercial driver's licence—I forget the bill number. Recently they announced that they would like to see all the States become a party to CVSA, the Commercial Vehicle Safety Alliance. I understand from a conversation I had with my colleagues in Washington, D.C., last week that they are interested in pursuing very actively and very quickly the type of inspection program that British Columbia has and Saskatchewan has, where carriers can be certified to inspect their own vehicles, provided there is a sound enforcement program to ensure a carrier does what he is supposed to do.

• 1240

Mr. Cochrane: They do not have that provision in California, for example, now?

Mr. Jackman: Not to my knowledge. California's inspection program basically is roadside inspection. I cannot remember the statistics in California, but I believe they monitor between 5% and 10% of the commercial vehicles on the road.

If they are a member of the Motor Carrier Safety Assistance program, which is the federal government program that provides some additional funds to those states who become a party to that agreement, the facility inspections are mandatory. As well, they are required to ensure that private vehicles

[Traduction]

M. Jackman: D'après les renseignements que j'ai reçus, oui.

M. Robichaud: Merci, monsieur.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Robichaud. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

On nous rebat les oreilles avec les statistiques liées au pire scénario possible, ou à la pire situation possible qui se soit produite. Les histoires que l'on raconte sur la situation en Californie ont engendré beaucoup d'inquiétude. Voyez-vous des points communs entre ce que nous faisons ici et ce qui se produit là-bas? Pensez-vous que nous sommes peut-être mieux placés, à la veille de la déréglementation, que ne l'étaient les Américains?

M. Jackman: Oui, je crois que nous le sommes. Je vois certains points communs. La sécurité du camionnage est une question extrêmement importante. L'absence de règlements raisonnables régissant la sécurité et les réparations, crée des problèmes, et comme vous pouvez le voir, ils se sont produits aux États-Unis.

Depuis des années, les camions privés, par exemple, ne sont soumis à aucun contrôle aux États-Unis, à l'exception de quelques lois particulières à certains États, d'après les renseignements que j'ai pu recueillir, lois qui, semble-t-il, sont mises en vigueur avec beaucoup de mollesse. Les transporteurs affrêteurs sont, pour l'essentiel, régis par le *Bureau of Motor Carriers* ou par l'ICC. Vous noterez que le *Bureau of Motor Carriers* américain propose maintenant un certain nombre d'encouragements en ce qui concerne la sécurité du camionnage dans un projet de loi dont j'oublie le nom concernant les permis de conduire commerciaux. Il a récemment annoncé qu'il aimerait que tous les États deviennent membres de la *Commercial Vehicle Safety Alliance*. Je crois savoir, à la suite d'un entretien que j'ai eu avec mes collègues de Washington D.C. la semaine dernière, que ceux-ci recherchent très activement la mise en place très rapide du genre de programme d'inspection que possèdent la Colombie-Britannique et la Saskatchewan et selon lequel les transporteurs peuvent être autorisés à faire l'inspection de leurs propres véhicules, à condition qu'il existe un bon programme de contrôle faisant en sorte que les transporteurs fassent ce qu'ils sont censés faire.

M. Cochrane: Cette disposition n'existe pas à l'heure actuelle en Californie, par exemple?

M. Jackman: Pas que je sache. Le programme d'inspection de la Californie est en somme un programme d'inspection en bordure des routes. Je ne me souviens pas des données exactes relatives à la Californie, mais je pense qu'on y contrôle de 5 à 10 p. 100 des véhicules commerciaux circulant sur les routes.

Lorsque l'État est affilié au programme d'aide à la sécurité des transporteurs routiers, programme du gouvernement fédéral offrant des fonds additionnels aux États qui ont signé cette entente, l'inspection des installations est obligatoire. De plus, l'État doit veiller à ce que les véhicules privés circulant

[Text]

operating on the road meet the same standards as for-hire carriers. Whether or not California is a member of that agreement, I cannot tell you. I know Washington and Oregon are.

Mr. Cochrane: But you do not see the same experience happening here that supposedly happened in California.

Mr. Jackman: I see the same experience happening to a point, remembering that a number of the Canadian jurisdictions already have safety programs or partial safety programs in place. If those programs are not enhanced and the application of the safety and repair standards are not applied on a uniform basis right across the country, then there will be problems.

Mr. Cochrane: Okay. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Cochrane. Mr. Angus, on behalf of the Chair, starting at 1 p.m. with the B.C. Federation of Labour, your side will be on the lead-off.

Mr. Angus: After Mr. Robichaud, I was—

The Vice-Chairman: Now—you will go first.

Mr. Angus: Well, I am not sure if that is—

The Vice-Chairman: You are not sure whether you want to do that.

Mr. Angus: —an appropriate change of our ongoing approach, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: I had the impression that perhaps, because Mr. Cochrane asked a question and not you, you were not in favour of the decision of the Chair. But we have to look for the people who are going to ask the questions. Go ahead.

Mr. Angus: Whatever. Gentlemen, in terms of the National Safety Code, you have indicated it will be ready by January 1, 1989. When you say that, do you mean the code will have been written but not in place, and that there will be an additional time lag in order to make sure the bodies are out there in the field and the computers are hooked up and the software is working and that kind of thing? Is that the . . . ?

Mr. Jackman: January 1, 1989, based on our last meeting with the members of the National Safety Code Committee, is the implementation date for all the standards. Some of the standards can be available January 1, 1988. Some of the standards are basically in place already.

Mr. Angus: In terms of those standards that would not be in place . . . sorry, let me back up here. It is one thing to have standards that say: here are the rules and here is what you have to adhere to. And obviously if we are talking about new equipment there is an additional lead time, because you have to give advance notice to the manufacturers, etc.

One of the things that has been suggested to this committee is that the code and everything that applies to it be up and running for two years prior to the shift from [Inaudible—

[Translation]

sur la route satisfassent aux mêmes normes que les véhicules loués. Je ne saurais vous dire si la Californie est ou non signataire de cette entente. Je sais que les États de Washington et d'Oregon le sont.

M. Cochrane: Mais vous ne prévoyez pas qu'il se passera ici ce qui est censé s'être passé en Californie.

M. Jackman: J'imagine que la même chose se passera, jusqu'à un certain point, car je me souviens que diverses autorités canadiennes possèdent déjà des programmes de sécurité complets ou partiels. Si ces programmes ne sont pas renforcés et que l'application des normes de sécurité et de réparation ne se fait pas de manière uniforme dans tout le pays, des problèmes surgiront nécessairement.

M. Cochrane: D'accord. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Cochrane. Monsieur Angus, au nom du président, à compter de 13 heures, avec la présence de la *B.C. Federation of Labour*, c'est votre camp qui va mettre les choses en branle.

M. Angus: Après M. Robichaud, je devais . . .

Le vice-président: Maintenant, c'est vous qui allez commencer.

M. Angus: Je me demande si c'est bien là . . .

Le vice-président: Vous vous demandez si vous devez le faire.

M. Angus: . . . un changement souhaitable de la procédure adoptée jusqu'à présent, monsieur le président.

Le vice-président: J'ai pensé que, puisque M. Cochrane avait posé une question et que vous ne l'aviez pas fait, vous étiez mécontent de la décision du président. Mais il nous faut trouver les gens qui posent les questions. Allez-y.

M. Angus: Comme vous voudrez. Messieurs, en ce qui concerne le code national de la sécurité, vous avez mentionné que celui-ci sera prêt pour le premier janvier 1989. Voulez-vous dire par là que le code aura été rédigé mais qu'il n'aura pas été mis en vigueur et qu'il se produira un nouveau délai pour que le personnel soit rendu sur place, les ordinateurs branchés, le logiciel soit devenu fonctionnel et le reste? Est-ce cela . . . ?

M. Jackman: Si je me fonde sur notre dernière rencontre avec les membres du Comité du code national de la sécurité, le premier janvier 1989 est la date d'entrée en vigueur de toutes les normes. Certaines normes pourront s'appliquer dès le premier janvier 1988. Quelques-unes d'entre elles sont même déjà appliquées.

M. Angus: En ce qui concerne les normes qui ne seraient pas encore appliquées . . . excusez-moi, j'aimerais revenir un peu en arrière. Ce n'est qu'une première étape si l'on a des normes établissant les règles auxquelles il faut se confirmer. De toute évidence dans le cas d'un nouvel équipement, il y a des délais additionnels, car il faut aviser d'avance les fabricants, etc.

Une des suggestions que l'on a faite au Comité, c'est que le code et tout ce qui s'y rattache devrait avoir sa forme définitive et fonctionner pendant deux ans avant qu'on arrive à l'étape

[Texte]

Editor] to "fit, willing and able". What is your opinion on that kind of transition?

Mr. Jackman: Well, without being party to the discussion with respect to your question, I would have to study the reasons before I could give you a qualified answer. I believe the code, based on our experience in Canada, can be implemented and up and running without a two-year transition period, because we have, through the Canadian Council of Motor Transport Administrators, achieved uniformity far more in the area of driver and vehicle safety in Canada than we have with our colleagues in the States. We have an equivalent association in the United States with whom we work very closely. But because of the number of states and the difference with respect to state responsibility versus federal responsibility, from below the 49th and above the 49th, I believe we can have the code up and running and an effective code, provided all the jurisdictions who are party to introducing the code meet the commitments they have given us already.

[Traduction]

pleinement fonctionnelle. Quel est votre avis sur une transition de ce genre?

M. Jackman: Je n'ai pas participé aux entretiens dont vous parlez dans votre question et c'est pourquoi il me faudrait étudier les raisons de cette suggestion avant de vous donner une réponse satisfaisante. J'ai l'impression que, d'après ce que nous avons appris au Canada, le code pourrait être appliqué et fonctionnel sans qu'il soit nécessaire de prévoir une période de transition de deux ans, car, par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs du transport routier, nous avons réalisé une bien plus grande uniformité dans le domaine de la sécurité des chauffeurs et des véhicules au Canada que nous ne l'avons fait dans le cas de nos collègues des États-Unis. Une association équivalente avec laquelle nous travaillons en collaboration étroite. Mais, à cause du nombre des États et de la différence qui existe, selon qu'on est au sud ou au nord du 49^{ième} parallèle, entre les responsabilités des états et celles du gouvernement fédéral, je crois que nous pouvons mettre en vigueur d'une manière fonctionnelle un code efficace, si toutes les autorités qui sont parties à l'adoption du code remplissent les engagements qu'elles ont déjà pris.

• 1245

Mr. Angus: Nobody has suggested it has anything to do with the comparison between Canada and the U.S. It is a belief that it needs to be in operation, particularly because one of the elements, I gather, is the safety history of the carrier that is used as part of the decision-making process coming out of the National Safety Code. The feeling was that if you are going to develop that history, and I take it that some of the things and maybe the history will be in place before January 1, 1989, you would need at least two years to have the necessary data with which to properly judge the appropriateness of a licence or a licence holder.

Mr. Jackman: But not all carriers, whether they be for hire or private, would have a history. Some will be new. Therefore, you have to base your decision on the elements before you at the time, whether that be a new carrier or a carrier with prior experience. If your carrier has prior experience, then the provinces can share that experience if that experience is to be taken into consideration.

Mr. Angus: The new driver will not be impacted in any way, because there is no history. But for those where there is a history, is it not better to have that history documented before the ... ? We are talking about the changeover from "public convenience of necessity" to "fit, willing and able".

Mr. Jackman: My understanding of the history of an existing carrier today is not well documented. If you look at the methods in place within each jurisdiction, in some jurisdictions they maintain a fairly accurate file over a carrier's history with respect to repair and safety, while others do not maintain any information. Personally, I do not think you need the code to be in operation two years to build a history.

M. Angus: Il n'est pas question de comparer le Canada et les États-Unis. C'est une question de mise en vigueur, surtout qu'un des éléments, semble-t-il, est constitué par la sécurité passée du transporteur et que cela fait partie du processus décisionnaire imposé par le Code national de la sécurité. On a pensé que s'il fallait établir cet historique—et je crois savoir que certains éléments et peut-être aussi cet historique seront en place avant le 1^{er} janvier 1989—il faut au moins deux ans pour recueillir les données nécessaires permettant de bien juger du bien-fondé d'un permis ou de la procession d'un permis par le titulaire.

M. Jackman: Mais les transporteurs, qu'il s'agisse de location ou de transport privé, n'auraient pas tous un passé. Il y aura de nouveaux transporteurs. C'est pourquoi il vous faut fonder votre décision sur les éléments devant lesquels vous vous trouvez à ce moment-là, qu'il s'agisse d'un nouveau transporteur ou d'un transporteur d'expérience. Si votre transporteur possède de l'expérience, les provinces peuvent communiquer leurs données à ce sujet si l'on doit tenir compte de cette expérience.

M. Angus: Le nouveau chauffeur ne sera pas défavorisé parce qu'il n'a pas de passé. Mais, pour ceux qui en ont un, ne vaut-il pas mieux que ce passé soit communiqué ... ? Il s'agit de passer d'une commodité ou d'une nécessité publique à un régime pleinement fonctionnel.

M. Jackman: Si je comprends bien, l'historique d'un transporteur existant n'est pas très bien documenté à l'heure actuelle. Si l'on examine les méthodes utilisées par chaque autorité, certaines tiennent un dossier assez précis de la performance passée de chaque transporteur en matière de réparation et de sécurité, alors que d'autres ne possèdent aucun renseignement à ce sujet. Il n'est pas nécessaire, d'après moi, que le code fonctionne durant deux ans pour que l'on puisse établir l'historique de chacun.

[Text]

Mr. Angus: But we do not have the history in some parts of this country. Should we not at the very least have a two-year period, which is not that long, in which we can at least in the near history indicate the performance of that particular company?

Mr. Jackman: I would suggest a history would be beneficial if the carrier is operating below the minimum standard, but for the most part you will build a history once the code is implemented, starting at the day of implementation, from roadside inspections, facility inspections and based on the . . . And I assume it is similar to the problem we have with drivers, assuming that 10% of the carriers operating below the norm, those are the first carriers who will receive a visit to determine whether or not they should be taken off the road or whether or not they should be given a warning or whatever.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. A short question, Mr. Clifford. And we are just about ready to rap this thing up for half an hour. At the same time, before we finish I would like to remind members of the committee and staff that are checking out for our trip to Edmonton this evening to please take your baggage and your luggage to the *conciergerie*. Tell them you are on the Transport Committee so you can be sure that your bags are on the plane.

Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Thank you. You have said that in spite of the stories and rumours, deregulation in trucking causes more unsafe . . . These are the stories that we hear. We heard it last night on American television on *60 Minutes*. A major official in Tennessee told us that deregulation has caused increased accidents in the trucking industry. What is your reaction to that?

Mr. Jackman: The U.S. experience supports that, based on the information I have received. But also one must take into consideration the standard of enforcement. Maybe Tennessee is a member of the Commercial Vehicle Safety Alliance, and does conduct roadside inspections. A number of the eastern states do have not roadside inspections, and a number of the western states who do conduct roadside inspections maybe monitor 1% of the vehicles out there.

• 1250

The Canadian provinces and territories agreed to start at 5% and work toward 15%, as 15% seems to be a reasonable level to determine if you have to investigate a carrier's operation further.

In other words, if you operate between 5% and 15%, you generally have the opportunity to view a carrier's vehicle to determine whether or not you should look further with some

[Translation]

M. Angus: Mais, dans certaines parties du pays, nous n'avons pas cet historique. Ne devrions-nous pas nous donner une période d'au moins deux ans, ce qui n'est pas tellement long, au cours de laquelle nous pouvons rassembler pour un proche avenir les données nécessaires sur le rendement de telle ou telle société?

M. Jackman: Je suis d'avis qu'un historique serait avantageux dans le cas où le transporteur ne satisfait pas à la norme, mais, dans la plupart des cas, on pourrait établir un historique après la mise en vigueur du code, dès le jour de l'entrée en vigueur de celui-ci, à partir des inspections réalisées en bordure de la route, de l'inspection des installations et en se fondant sur . . . Et j'imagine qu'il s'agit d'un problème analogue à celui que présentent les chauffeurs car, en supposant que 10 p. 100 des transporteurs ne respectent pas la norme, ce sont là les premiers transporteurs que l'on visitera pour déterminer si l'on doit ou non leur retirer leur permis de circuler, s'ils doivent recevoir un avertissement ou s'il faut adopter quelque autre mesure.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Une question courte, monsieur Clifford. Puis ce sera à peu près le temps d'ajourner la séance à une demi-heure. En outre, avant de conclure, j'aimerais rappeler aux membres du Comité et du personnel qui quittent l'hôtel pour notre voyage de ce soir vers Edmonton, d'apporter leurs bagages au concierge. Faites-lui savoir que vous êtes membres du Comité des Transports pour vous assurer que vos bagages soient mis à bord de l'avion.

Monsieur Clifford.

M. Clifford: Merci. Vous avez dit que, en dépit de toutes les anecdotes et de toutes les rumeurs, la déréglementation du camionnage réduit la sécurité . . . c'est ce qu'on entend dire. C'est ce qui a été dit hier soir à la télévision américaine à l'émission *60 Minutes*. Un haut fonctionnaire du Tennessee nous a dit que la déréglementation avait accru le nombre des accidents dans l'industrie du camionnage. Comment réagissez-vous à cela?

M. Jackman: L'expérience des États-Unis confirment cela, d'après les renseignements que j'ai reçus. Mais il faut aussi tenir compte de la norme de contrôle. Il est possible que le Tennessee fasse partie de l'alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux et qu'il fasse des inspections en bordure des routes. Un certain nombre d'État de l'Est ne pratiquent pas l'inspection en bordure des routes et plusieurs des états de l'Ouest qui font cette inspection ne contrôlent peut-être que 1 p. 100 des véhicules qui y circulent.

Les provinces et territoires du Canada se sont entendues pour commencer à 5 p. 100 et viser 15 p. 100, car ce dernier pourcentage semble constituer un niveau raisonnable pour qui veut déterminer s'il faut pousser plus loin l'examen des activités du transporteur.

En d'autres termes, à un niveau se situant entre 5 et 15 p. 100, on a généralement la possibilité d'examiner le véhicule du

[Texte]

other form of inspection where there would be on-site inspection.

Mr. Clifford: What about hours of service? How important is this? Another thing has come out in the American studies I have seen; falsification of records, log-books, etc., in fact the existence of even two log-books for some drivers. Is it important for us to consider this in Canada to enhance safety?

Mr. Jackman: Hours of service has been in place in the States for many years and they have had great difficulty enforcing it. Hours of service should be monitored. I believe there should be meaningful regulations to ensure that a driver does not drive beyond a reasonable limit because for example a driver, although he may be totally sober and not on Bennies and all the other good things that are associated with the trucking industry—and more so in the States than in Canada—that driver, after driving an extended period of time on a divided highway, starts then to enter a city such as Vancouver and if he has driven too long, he fails to realize really what is around him.

The traffic is building up, he does not really appreciate that it is happening all of a sudden, so there have to be reasonable rules that are enforceable with respect to hours of service, in my opinion.

Mr. Clifford: In looking at the total scope of things in a National Safety Code, where would this fit in? In terms of priorities, would this be No. 1, 2, 3? Is it one of your major concerns?

Mr. Jackman: Hours of service rules, as far as the priority order is concerned, are sitting along with the other standards such as load securement, vehicle repair standards, etc. The intent as put forward to the Council of Deputy Ministers responsible for Transportation Highway Safety is to model the hours of service after the existing federal legislation, which will be modified, and introduce it in a manner that governs extra-provincial or transporter trucking as well as intra-trucking, with exemptions to the standard based on certain classes of vehicle or vehicle operation where it is not practical or cost-justified even from a carrier's point of view to carry a log-book in a truck, such as a cement truck running out of Vancouver, etc.

Mr. Clifford: Thank you. Just one brief one, Mr. Chairman. You say there is evidence showing that deregulation has led to more accidents in the United States. This sort of verifies a lot of the talk we hear from different organizations and media people down there.

Would think there would be a close correlation between economic activity—that is, the degree of success of your economy, U.S. or Canadian—and the number of accidents? In other words, the better the economy, would not you have more

[Traduction]

transporteur et de déterminer s'il y a lieu d'effectuer une inspection plus détaillée comportant l'inspection sur place.

M. Clifford: Qu'en est-il des heures de service? Quelle en est l'importance? Un autre élément se dégage des études américaines qui me sont passées devant les yeux: la falsification des dossiers, des livres de bord etc et même l'existence de deux livres de bord dans le cas de certains chauffeurs. Est-il important que nous nous penchions sur cette question au Canada pour améliorer la sécurité?

M. Jackman: Les heures de service sont fixées depuis de nombreuses années aux États-Unis, où l'on a beaucoup de mal à appliquer cette réglementation. Les heures de service devraient être contrôlées. Je crois qu'il devrait exister des règlements pratiques faisant en sorte qu'un chauffeur ne conduise pas au-delà d'une durée raisonnable. En effet un chauffeur qui, par exemple, peut être tout à fait sobre et n'absorber ni «bennies» ni aucune de ces autres excellentes choses qui sont associées au camionnage—davantage aux États-Unis qu'au Canada—ce chauffeur, après avoir conduit assez longtemps sur une route à voies divisées, pénètre dans une ville, Vancouver, par exemple, et, s'il a conduit trop longtemps, ne se rend pas vraiment compte de ce qu'il y a autour de lui.

La circulation s'intensifie, il ne se rend pas vraiment compte que cela se produit d'une façon soudaine et c'est pourquoi il doit exister des règles raisonnables que l'on peut faire appliquer au sujet des heures de service, d'après moi.

M. Clifford: Si l'on examine tout ce que contient le Code national de la sécurité, où cela se placerait-il? Sur le plan des priorités, serait-ce la première, la deuxième, la troisième? Est-ce là une de vos principales préoccupations?

M. Jackman: Les règles sur les heures de service, en ce qui concerne l'ordre prioritaire, sont sur le même plan que les autres normes tel que le calage de la charge, la réparation des véhicules, et le reste. Ce qui est visé, selon la description qu'en a faite le Conseil des sous-ministres chargés de la sécurité du transport routier, c'est de modeler les heures de service sur la législation fédérale existante, qui va être modifiée, et de mettre cette réglementation en vigueur d'une manière qui régit le camionnage extraprovincial ou le camionnage transporteur autant que le camionnage intraprovincial, certaines exceptions étant admises par rapport à la norme d'après certaines catégories de véhicules ou d'exploitation de véhicules lorsqu'il n'est ni pratique ni économique, même au point de vue du transporteur, de garder un registre dans un camion, par exemple une bétonnière au départ de Vancouver, etc.

M. Clifford: Merci. Une question toute courte, monsieur le président. Vous dites que certaines données montrent que la déréglementation a entraîné une augmentation des accidents aux États-Unis. Cela confirme en quelque sorte les affirmations de diverses organisations et de divers médias d'ici.

Diriez-vous qu'il existe une corrélation étroite entre l'activité économique—c'est-à-dire le degré de succès de votre économie, aux États-Unis ou au Canada—et le nombre des accidents? En d'autres termes, si l'économie est meilleure, n'aurez-vous pas

[Text]

accidents, because you are going to have more activity? How does that sound to you?

Mr. Jackman: As the economy frees up, we normally see the accident trend or the number of accidents increase. If you look at the stats over the years, they supports your statement. I am sure it happens in the trucking industry as it does in any other type of industry with respect to road transportation.

Mr. Clifford: It ould also explain why what happened in California since 1980, then—the fact that there is a direct correlation between economic activity in that state and the number of accidents. It has nothing to do with deregulation in California since 1980.

• 1255

The Vice-Chairman: I think at the same time, Mr. Clifford and Mr. Jackman, on the other side, we have had evidence before the committee that says that the more productivity, the safer it is. I guess it is six of one and half a dozen of the other, and we have to take it that way.

Mr. Jackman and Mr. Pringle, on behalf of the committee, we thank you for appearing before us.

Thank you very much, gentlemen. This meeting is adjourned until 1 p.m. when we will have the B.C. Federation of Labour.

AFTERNOON SITTING

• 1305

The Chairman: Colleagues, I see a quorum and I know the witnesses are here. I call the B.C. Federation of Labour. A brief has been circulated to members. If you could start, Mr. Georgetti, and give us an overview orally we will supplement it with questions from the members.

Mr. Ken Georgetti (President, B.C. Federation of Labour): The British Columbia Federation of Labour is concerned that these hearings are a sham. We have taken the time and resources necessary to prepare this brief in the sincere hope that you might listen. The process to which all presenters have been subjected makes us think that this is a faint hope indeed.

We at the B.C. Federation of Labour speak for 250,000 working people in this province, many of whom have families. Some of them voted Progressive Conservative in the last election. They deserve to be heard.

• 1310

Our members cut the trees, make the pulp, mine the ground, take care of the sick, keep the education system working, keep the environment clean, keep the highways open 24 hours a day, maintain the bridges, keep the telephones working and bake

[Translation]

davantage d'accidents, du fait que vous aurez une plus grande activité? Que vous en semble?

M. Jackman: A mesure que s'intensifie une économie libérée, nous voyons normalement augmenter la tendance aux accidents ou le nombre des accidents. Si l'on examine les données statistiques accumulées, elles appuient votre affirmation. Je suis sûr que cela se produit dans l'industrie du camionnage comme dans n'importe quelle autre industrie en ce qui concerne le transport routier.

M. Clifford: Cela expliquerait donc ce qui se passe en Californie depuis 1980, soit qu'il existe dans cet état une corrélation directe entre l'activité économique et le nombre des accidents. Cela n'a rien à voir avec la déréglementation réalisée en Californie depuis 1980.

Le vice-président: Je crois pourtant, messieurs Clifford et Jackman, que, selon certaines données qui ont été soumises au Comité, plus la productivité est grande plus aussi l'est la sécurité. Je crois que c'est moitié-moitié et que nous devons en prendre notre parti.

Monsieur Jackman et monsieur Pringle, au nom du Comité, nous vous remercions de vous être présentés devant nous.

Merci beaucoup, messieurs. La présente réunion est ajournée à 13 heures. Nous entendrons alors la *B.C. Federation of Labour*.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Mes chers collègues, je constate que nous avons le quorum et je sais que nos témoins sont déjà ici. J'appelle la *B.C. Federation of Labour*. Un mémoire a été distribué aux membres. Si vous voulez commencer, monsieur Georgetti, et nous donner un aperçu verbal de votre mémoire, nous allons continuer par les questions des membres.

M. Ken Georgetti (président, B.C. Federation of Labour): La *British Colombie Federation of Labour* constate avec inquiétude que les présentes audiences sont truquées. Nous avons pris le temps et les ressources qu'il faut pour préparer ce mémoire dans l'espoir sincère que vous écouteriez ce que nous avons à dire. Le processus auquel ont été soumis tous les intervenants nous fait croire maintenant que cet espoir était mal fondé.

La *B.C. Federation of Labour* est le porte-parole de 250,000 travailleurs de cette province, dont beaucoup ont une famille. Il y en a qui ont voté Progressiste Conservateur aux dernières élections. Ils méritent d'être entendus.

Nos membres abattent les arbres, fabriquent la pâte à papier, exploitent les mines, prennent soin des malades, maintiennent vivant le système d'enseignement, assurent la pureté de l'environnement, gardent les routes ouvertes, 24

[Texte]

the bread. We want to be part of an economic system that works and benefits all of us. We want to be safe in our work places and compensated fairly for our labour.

Because the changes proposed by Bill C-18 and Bill C-19 are so drastic, this government ought to have paid a lot more attention to the process of conducting hearings if it wanted us or anybody else to believe it is sincere in its request for public input. We think you ought to be, but we are seriously doubting that you are.

The citizens of Canada and this province have a right to have their views aired as part of the process that is respectful of the contribution that working people make to this economy. Let us examine the process in place here.

The existence of these hearings is the best-kept secret the Conservative government ever had. If the government was serious about facilitating a public discussion on deregulation as part of a proposed alternative economic strategy, there would have been at the very least a lot of advertising in advance to the public. Instead there was none.

There would have been hearings throughout this province which, because of its particular geography and economic base, stands to be devastated by deregulation. This is especially true in the small communities outside the Lower Mainland. Yet despite numerous requests for such hearings—copies of some are attached to this brief—no effort at all has made to seek out an understanding of the impact of these bills on the communities. Instead, there is a one-day hearing in Vancouver.

Had the government really been serious about consultation, there would have been an opportunity for all who had wanted to appear to have adequate notice to allow their full participation. Instead, those of us who heard about it, did so only after we requested to be told the information. We received at most two weeks' notice.

This all adds up to a whitewash, a poor excuse for the appearance of seeking public input. It looks as though it is an attempt to railroad through some unpopular legislation before this government loses its mandate.

Having said all this, we still appear before you. That is because deregulation will dramatically affect our members as workers, as consumers, and as residents of the communities. They have a right to be heard. We hope that you are listening. We do not ask that you agree with us, rather we ask that you indicate your fundamental respect for the democratic process by taking our concerns seriously, and by waiting to implement the legislation until after you have had more information.

[Traduction]

heures par jour, entretiennent les ponts, gardent les téléphones en état de fonctionner et fabriquent le pain. Nous voulons faire partie d'un système économique qui fonctionne à l'avantage de tous. Nous voulons la sécurité dans nos lieux de travail et une juste rémunération de notre labeur.

Étant donné le caractère tellement radical des changements proposés par le projet de loi C-18 et C-19, le présent gouvernement aurait dû s'intéresser de beaucoup plus près aux processus des audiences s'il avait voulu que, en même temps que n'importe qui d'autres, nous puissions croire à la sincérité de son appel à la participation publique. Nous croyons que c'est ce que vous auriez dû faire, tout en doutant sérieusement que vous l'avez fait.

Les citoyens du Canada et de notre province ont le droit de faire connaître leurs opinions dans le cadre d'un processus qui respecte l'apport des travailleurs à l'économie nationale. Examinons le processus qui s'applique ici.

L'existence de ces audiences est le secret le mieux gardé du gouvernement conservateur. Si le gouvernement avait été sérieux quand à son désir de faciliter un examen public de la déréglementation dans le cadre d'une nouvelle stratégie économique, le moins qu'il aurait pu faire, cela aurait été de faire d'avance une grande publicité à ce sujet auprès du public. Mais il n'y a rien eu.

Il y aurait eu des audiences dans toute notre province, laquelle, à cause de sa base géographique et économique spéciale sera sans doute ruinée par la déréglementation. C'est tout particulièrement le cas des petites localités situées hors du *Lower Mainland*. Pourtant, malgré les nombreuses demandes portant sur de telles audiences, des copies de certaines d'entre elles sont annexées au présent mémoire—absolument rien n'a été fait pour que puisse être compris l'impact de ce projet de loi sur les collectivités en question. A la place, on a une audience d'une journée à Vancouver.

Si le gouvernement avait été vraiment sérieux au sujet de la consultation, toutes les personnes désireuses de se présenter auraient pu en être avisées assez longtemps d'avance pour y apporter une pleine participation. A la place, certains d'entre nous en ont entendu parler seulement après avoir demandé que ce renseignement leur soit communiqué. Nous avons reçu un préavis de deux semaines tout au plus.

Tout cela n'est ensemble que de l'hypocrisie, qu'un prétexte pour avoir l'air de demander la participation du grand public. Il semble qu'on ait voulu faire passer une législation impopulaire avant que le présent gouvernement ne perde le pouvoir.

Après avoir dit tout cela, nous nous présentons pourtant devant vous. C'est que la déréglementation va avoir des effets radicaux sur nos membres en tant que travailleurs, consommateurs et citoyens des collectivités. Tous, ils ont le droit d'être entendus. Nous espérons que vous allez écouter. Nous ne vous demandons pas d'être d'accord avec nous; ce que nous vous demandons plutôt, c'est de manifester votre respect fondamental du processus démocratique en prenant nos inquiétudes au sérieux. Et en attendant, pour faire adopter la législation, de procéder à plus de renseignements.

[Text]

In this brief we will attempt to show you that the legislation will cause the loss of a great number of jobs. It will invite the existence of major safety hazards. It will increase the costs of services and decrease their availability. It will increase the number of bankruptcies, and it will seriously set back the progress of regional economic development.

We ask that you hold a meaningful set of hearings in the places that will be most affected. We ask you to study the transportation policies that exist in other communities and not ram this legislation through in the name of political expediency. Too many people will suffer if you do so.

In the summer of 1986 two pieces of legislation were introduced into the House of Commons, the National Transportation Act, 1986—Bill C-18—and the Motor Vehicle Transportation Act, 1986—Bill C-19. Major aspects of transportation deregulation embodied in these pieces of legislation are:

1. The removal of governmental authority over fares, routes, and exit or entry into the industry.
2. At present airlines have to prove that the public interest would be served by their entry and by particular routes they propose to fly. Under the new legislation, however, given minimum safety and insurance conditions are met, a licence would be provided to any applicant.
3. Rail carriers would not be bound by published fares and could set up confidential contracts with individual shippers. Rail companies could abandon unprofitable routes.

The intention of transportation deregulation legislation is to move decision-making authority away from elected representatives and towards the market. The principle is that in an unhampered market, prices and output levels will be such as to maximize the satisfaction of human wants.

According to this corporate philosophy, the well-being of British Columbia would be best ensured if businesses were free to pursue their self-interest without reference to the common good. The theory is that the common good would trickle down as the intended consequence of business pursuing its own self-interest in the competitive marketplace. The most notable aspect of the theory is that free trade markets are the best motive for driving a healthy economy. In this it has been tried and has failed to deliver the goods. Transport deregulation is a proposal for more of the same bad medicine.

• 1315

The impact of transportation deregulation. The labour movement is accustomed to looking at proposed solutions to economic crisis by asking a series of important questions.

[Translation]

Dans le présent mémoire, nous voulons montrer que la législation envisagée va entraîner la perte d'un grand nombre d'emplois, qu'elle risque de créer de grandes atteintes à la sécurité. Elle va augmenter le coût des services et réduire la fréquence de ceux-ci. Elle va accroître le nombre des faillites et elle va sérieusement compromettre le progrès du développement économique régional.

Nous vous demandons de tenir une série importante d'audiences dans les endroits qui seront les plus touchés. Nous vous demandons d'étudier les politiques des transports qui existent dans d'autres collectivités, nous vous demandons de ne pas faire avaler cette législation au nom de l'opportunisme politique. Trop de gens souffriront si vous agissez de la sorte.

Au cours de l'été 1986, deux textes législatifs ont été soumis à la Chambre des communes, soit le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et le projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par les entreprises extraprovinciales. Les principaux aspects de la déréglementation des transports que comportent ces textes législatifs sont les suivants:

1. Le retrait de l'autorité gouvernementale à l'égard des tarifs, des itinéraires, de l'accès à l'industrie et du départ de cette industrie.
2. À l'heure actuelle, les compagnies d'aviation ont trouvé que leur entrée dans l'industrie et les routes aériennes particulières qu'elles désirent exploiter sont conformes à l'intérêt général. Mais, en vertu de la nouvelle législation, si certaines conditions minimales de sécurité et d'assurance sont satisfaites, un permis sera remis à n'importe quel candidat.
3. Les exporteurs ferroviaires ne seraient pas liés par des tarifs publiés ils pourraient conclure des contrats secrets avec des expéditeurs particuliers. Des sociétés ferroviaires pourraient abandonner les lignes peu profitables.

La législation législative à la déréglementation des transports vise à transférer le pouvoir décisionnaire des représentants élus vers les forces du marché. En se fondant sur le principe voulant que sur un marché libre, les prix et les niveaux de la production sont de nature à créer la satisfaction maximale du besoin humain.

Selon cette philosophie des grandes sociétés, le meilleur moyen d'assurer le bien-être de la Colombie-Britannique serait que les entreprises soient libres de rechercher leur propre intérêt sans se référer au bien commun. Cette théorie veut que le bien commun se réalise peu à peu dans la masse comme conséquence voulue de la poursuite, par les entreprises, de leur propre intérêt sur le marché concurrentiel. L'aspect le plus remarquable de cette théorie, c'est que les marchés libres constituent le meilleur moteur d'une saine économie. Mais cet aspect a été mis à l'essai et il s'est révélé un échec. La déréglementation des transports vise à prescrire une fois de plus ce mauvais remède.

Les effets de la déréglementation des transports. Le mouvement syndical a l'habitude d'examiner les solutions proposées aux crises économiques en posant une série de

[Texte]

There are four of them: (1) Will the proposed solution lead to full employment? (2) Will it lead to a decent standard of living for ordinary Canadians? (3) Is it likely to foster the growth of democracy? (4) Will it encourage the development of a more equitable society?

First, will it lead to full employment? In the United States, deregulation has led to massive job loss. In the period of 1980 to 1982, 350 U.S. firms went bankrupt and 67,000 people suffered lay-offs or wage cuts that were directly related to airline deregulation alone.

Mr. Belsher: Where does that fact come from, Mr. Georgetti?

Ms Patty Lane (Director of Research, B.C. Federation of Labour): Those particular data were compiled from an article that appeared in *The Financial Post*. I can tell you the citation for it if you want it.

Mr. Belsher: The only thing is, the information we have is that there has been a change in how the labour market was utilized. There was a loss of union jobs, but there are more people working in the industry now than there were before. Mr. Lawson, who appeared before us last week, freely admitted that.

The Chairman: Senator Lawson, of the Teamsters.

Mr. Georgetti: That is not our information.

Mr. Belsher: Well, this was from [*Inaudible—Editor*] and we also heard this with regard to—

Mr. Angus: On a point of order, Mr. Chairman. I did not realize the witnesses had finished their presentation.

The Chairman: Continue. But when they say a fact like that, I think it is fair for members to ask where the information comes from.

Mr. Angus: Well, that is quite true, Mr. Chairman, but we tend to wait until they have finished and we go into our round.

Mr. Belsher: I apologize. I am sorry. I will wait.

Mr. Benjamin: Well, the chairman started it.

The Chairman: Yes, I started it.

Mr. Belsher: May I continue?

Mr. Reid: Well, continuing on that same point of order, Mr. Chairman. It has always been acceptable in our committee to ask for the reference and the background information leading up to a statement being made.

The Chairman: That is what the chairman asked, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Okay. Sorry about that.

The Chairman: Would you please continue, Mr. Georgetti?

Mr. Benjamin: Sorry about that, Pat.

The Chairman: I know you have had a hard week, Les—or weekends.

Mr. Benjamin: No, we had a great one. We are on a roll.

[Traduction]

questions importantes. Il y en a quatre: (1) La solution proposée va-t-elle amener le plein emploi? (2) Va-t-elle aboutir à un bon standard de vie pour les Canadiens ordinaires? (3) Est-elle apte à favoriser la croissance de la démocratie? (4) Va-t-elle encourager l'apparition d'une société plus équitable?

Premièrement, va-t-elle conduire au plein emploi? Aux États-Unis, la déréglementation a abouti à une perte massive d'emploi. Entre 1980 et 1982, 350 sociétés des États-Unis ont fait faillite et 67,000 personnes ont subi des mises à pied ou des réductions de salaire attribuables directement et exclusivement à la déréglementation de l'aviation.

M. Belsher: D'où vient cette donnée, monsieur Georgetti.

Mme Patty Lane (directrice de la recherche, B.C. Federation of Labour): Ces données particulières ont été compilées à partir d'un article paru dans *The Financial Post*. Je puis vous le citer, si vous le voulez.

M. Belsher: C'est que, selon nos renseignements, il s'est produit un changement dans l'utilisation du marché du travail. Il s'est produit une perte des emplois syndiqués, mais plus de gens travaillent dans l'industrie aujourd'hui qu'auparavant. M. Lawson, qui s'est présenté devant nous la semaine dernière, l'a admis bien volontiers.

Le président: Le sénateur Lawson, des *Teamsters*.

M. Georgetti: Ce n'est pas ce que nous avons appris.

M. Belsher: Cela était tiré de [*Inaudible—Éditeur*] et c'est aussi ce qu'on a dit au sujet de . . .

M. Angus: En rappel au Règlement, monsieur le président, je ne crois pas que les témoins aient terminé leur exposé.

Le président: Continuez. Mais lorsqu'ils invoquent un fait de cette nature, je pense que les membres ont le droit de demander d'où vient cette information.

M. Angus: Très juste, monsieur le président, mais nous avons tendance à attendre qu'ils aient terminé pour intervenir chacun à notre tour.

M. Belsher: Je m'excuse. Je suis désolé. J'attendrai.

M. Benjamin: C'est le président qui a commencé.

Le président: Oui, c'est moi qui ait commencé.

M. Belsher: Puis-je continuer?

M. Reid: Au sujet du même rappel au Règlement, monsieur le président, il a toujours été admis, dans notre Comité, que nous demandions la référence et les données générales qui justifient un énoncé.

Le président: C'est ce que le président a demandé, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: D'accord. Désolé.

Le président: Veuillez continuer, monsieur Georgetti.

M. Benjamin: Désolé, Pat.

Le président: Je sais que vous avez passé une semaine—ou des fins de semaine—difficile, Les.

M. Benjamin: Non, tout s'est bien passé, tout a bien roulé.

[Text]

The Chairman: Order. Let us get on with the brief. Mr. Georgetti, sir.

Mr. Georgetti: Deregulation encourages mergers. These mergers are billion-dollar transactions that generate no new growth in the economy, but they must be financed. Often they are financed by cutting back on the existing labour force. Deregulation encourages cut-throat competition. As companies face the need to survive in an unregulated market they look to the labour force as the first place to cut costs. Sometimes they lay off, and sometimes they go out of business altogether. Often they demand concessions.

For example, every major strike in the airline industry for the last three years has been the result of companies demanding concessions. When workers get laid off or lose income they have less money to spend and the economy suffers. This is irrespective of the human costs associated with unemployment.

In the United States, over 40,000 airline workers were displaced in the first four years after deregulation, and the remainder were forced to face uncertainties and a tax on working conditions. But we need not look across the border on this issue. This has already begun right here in Canada. Deregulation is being used by management in every set of negotiations as a threat.

Mergers and acquisitions and a general consolidation of the industry have resulted in job loss. Some of the more significant buy-outs in recent months include Air Canada purchasing Air B.C. and Air Ontario, the PWA purchase of TimeAir and Calm Air, and the CP purchase of Eastern Provincial Airways and Nordair—and of course the PWA purchase of CP Air itself.

Each of these mergers carried a loss of jobs. For example, we saw lost employment when CP Air consolidated its reservations system in an effort to cut costs. As maintenance operators were consolidated, maintenance workers lost their jobs. Deregulation will make this worse. As less emphasis is placed on safety, those employed in making sure we have a safe airline industry will face a loss of their jobs. In addition, as services decrease to communities as a result of the abandonment of unprofitable routes, people in those communities will lose their jobs.

• 1320

The British Columbia Motor Transport Association predicts a massive takeover of the Canadian industry by the U.S. industry. It is impossible accurately to predict the number of jobs that would be lost either directly or indirectly by deregulation in the trucking industry in British Columbia. However, industry and labour alike predict large numbers of business closures and an increasing number of U.S. firms in the marketplace. U.S. firms will be employing United States workers. We again expect the impact on British Columbia

[Translation]

Le président: À l'ordre. Poursuivons le mémoire. Monsieur Georgetti, s'il vous plaît.

M. Georgetti: La déréglementation encourage les fusions. Ces fusions sont des transactions de plusieurs milliards de dollars qui ne créent aucune croissance de l'économie, mais qu'il faut financer. Souvent, ce financement se fait par la réduction de la population active existante. La déréglementation encourage la concurrence sauvage. Devant la nécessité de survivre sur un marché non-réglementé, les sociétés voient dans la population active le premier endroit où elles puissent réduire leurs coûts. Parfois, elles effectuent des mises à pied, parfois elles cessent toute activité. Souvent, elles exigent des concessions.

Par exemple, chacune des grèves importantes qui ont marqué l'industrie de l'aviation au cours des trois dernières années a été le résultat des concessions réclamées par les sociétés. Lorsque des travailleurs sont mis à pied ou qu'ils perdent de leur revenu, ils ont moins d'argent à dépenser et l'économie en souffre, sans compter les pertes qui sont liées au chômage sur le plan humain.

Aux États-Unis, plus de 40,000 travailleurs de l'aviation ont été déplacés au cours des quatre premières années qui ont suivi la déréglementation et les autres ont été forcés de vivre dans l'incertitude et de subir une aggravation de leurs conditions de travail. Mais il n'est pas nécessaire de regarder de l'autre côté de la frontière à ce sujet. Tout cela est déjà commencé au Canada. Dans chaque série de négociations, le patronat brandit la menace de la déréglementation.

Les fusions et les acquisitions et la consolidation générale de l'industrie ont eu pour résultat des pertes d'emplois. Parmi les achats les plus importants des derniers mois, mentionnons l'achat, par Air Canada, d'Air B.C. et d'Air Ontario, l'achat par PWA, de TimeAir et de Calm Air, et l'achat par CP d'*Eastern Provincial Airways* et de Nordair—et, bien sûr, l'achat par PWA de CP Air même.

Chacune de ces fusions a entraîné une perte d'emplois. Par exemple, des emplois ont été perdus lorsque CP Air a consolidé son système de réservations dans le but de réduire les coûts. Lorsqu'il y a eu consolidation des activités d'entretien, des travailleurs de l'entretien ont perdu leurs emplois. La déréglementation va aggraver encore la situation. Comme on accordera moins d'importance à la sécurité, ceux qui sont actuellement chargés de ces questions perdront leur emploi. En outre, à mesure que diminueront les services aux collectivités locales, du fait de l'abandon des destinations non rentables, il y aura aussi des pertes d'emplois dans ces collectivités.

L'Association du transport automobile de la Colombie-Britannique prévoit une prise de contrôle massive de l'industrie canadienne par l'industrie américaine. Certes, il est impossible de prévoir avec exactitude à combien s'élèveront les pertes d'emplois, directes ou indirectes, résultant de la déréglementation de l'industrie du camionnage en Colombie-Britannique. Toutefois, tant les entrepreneurs que les syndicats s'attendent à un grand nombre de fermetures d'entreprises et à une augmentation du nombre de sociétés américaines sur le marché

[Texte]

workers to be very severe. In the United States, without the exacerbating factors that have been present in Canada since 1980, 4,500 trucking companies have gone out of business or into bankruptcy.

Rail. Both management and labour in the railroad industry have joined together to indicate their grave concerns about the impact of deregulation on this industry. This is particular noteworthy because it seems while the Canadian truck industry may be completely eliminated, some of the benefits will fall to the railroad industry. Nevertheless, despite this phenomenon, both CN and CP have indicated their opposition to some parts of deregulation. It seems the only firms that are going to benefit are the U.S.-based firms. Under the new legislation, a shipper in Montreal could choose to have freight for Vancouver shipped over Conrail and Burlington Northern to Seattle rather than use CP. CP Rail has publicly pointed out:

The export of jobs and economic activity to the United States because of the increased routing of traffic through the U.S. would not be in Canada's best interest. It would also undermine the health of many of the regions in which Canadian shippers operate.

While CP has declined to estimate how many of the 24,000 workers it now employs in its rail sector would lose their jobs, Canadian National Railways has said increasing competition brought about by deregulation will force it to cut 14,000 jobs by 1990. Industry analysts predict the job loss would be higher in CP Rail, because it is more exposed than government-owned CN if western Canadian and Quebec shippers gain the right to use the U.S. railways under the proposed new rules.

It seems certain that far from increasing employment in Canada, deregulation will in fact cause massive job loss. In addition, it will mean that workers' incomes will decrease as they face wage concessions. It will also mean a rise in the level of industrial unrest as workers resist employers' demands for wage concessions. We oppose Bills C-18 and C-19 for these reasons alone.

Our second question is: Will it lead to a decent standard of living for ordinary working people?

The Chairman: Mr. Georgetti, I want to let you know you can continue to summarize part of the brief and that is going to limit the time for any questions. We already have gone 14 minutes.

Mr. Georgetti: How long am I allowed?

The Chairman: Ordinarily, as you were told, I think, 10 to 15 minutes on the overview. Ordinarily witnesses are about half an hour. We are obviously going to encroach on the next

[Traduction]

local. Or, celles-ci emploieront des travailleurs américains. Nous estimons par conséquent que l'effet de cette réforme sur les travailleurs de la Colombie-Britannique sera très grave. Aux États-Unis, où n'existent pas les facteurs qui ont exacerbé la situation au Canada depuis 1980, 4,500 sociétés de camionnage ont fermé leurs portes ou ont fait faillite.

En ce qui concerne le chemin de fer, les dirigeants des sociétés et les syndicats ont décidé de joindre leurs efforts pour exprimer leur profonde inquiétude à l'égard de la déréglementation. C'est là un facteur d'autant plus important car, si l'industrie canadienne du camionnage en arrive à être complètement éliminée, certaines de ces activités seront transférées aux rails. Malgré cela, le CN et le CP n'ont pas manqué d'exprimer leur vive opposition à certaines parties du projet. Il semble que les seules entreprises susceptibles d'en tirer profit soient des entreprises américaines. Au titre de la nouvelle loi, un expéditeur de Montréal pourrait choisir de faire transporter des marchandises à Vancouver en passant par Seattle, et en utilisant ainsi Conrail et Burlington Northern plutôt que le CP. Les représentants du CP ont d'ailleurs déclaré à ce sujet que:

L'exportation d'emplois et d'activités économiques aux États-Unis, du fait du recours accru aux voies américaines pour le transport des marchandises, irait à l'encontre des intérêts du Canada et mettrait en danger la santé de bon nombre de régions actuellement desservies par des expéditeurs canadiens.

Bien que le CP n'ait pas voulu estimer combien de ces 24,000 employés du secteur des chemins de fer perdraient leur emploi, le CN n'a pas manqué de dire que l'intensification de la concurrence qui résulterait de la réglementation l'obligerait à éliminer 14,000 emplois d'ici 1990. Certains analystes estiment que les pertes d'emplois seraient encore plus élevées au CP, qui serait plus exposé que le CN, société d'État, au cas où les expéditeurs de l'Ouest et du Québec obtenaient le droit d'utiliser les chemins de fer américains.

Il semble incontestable que la déréglementation, loin d'augmenter l'emploi au Canada, se traduira en fait par un débauchage massif. Cela signifiera en outre que les revenus des travailleurs de ce secteur diminueront, car on leur imposera des concessions salariales. Cela signifiera enfin qu'il y aura une intensification des conflits industriels, car les travailleurs voudront résister aux demandes de concessions salariales présentées par les employeurs. Ces deux seules raisons justifient déjà notre opposition aux projets de loi C-18 et C-19.

Notre deuxième question est la suivante: Cette réforme permettra-t-elle aux travailleurs ordinaires d'avoir un niveau de vie décent?

Le président: Monsieur Georgetti, je dois vous dire que plus sera longue la présentation de votre mémoire, moins nous aurons de temps à consacrer aux questions. Vous avez déjà eu 14 minutes.

M. Georgetti: À combien ai-je droit?

Le président: Comme je vous l'ai dit, on accorde généralement 10 à 15 minutes aux témoins, pour qu'ils résument leurs mémoires. En règle générale, nous passons une demi-heure

[Text]

witness, and that is how we can try to balance it up. It is up to you. But about 15 minutes is the longest for the monologue.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, this is one of several exceptions we have made. The B.C. Federation of Labour is allowed one hour; and I suspect that since we were about 10 minutes late starting—

The Chairman: I counted that.

Mr. Benjamin: —and we had one hour . . . I do not know what you are complaining about.

The Chairman: I am just saying he can take his time the way he wants to. COFI, which is rather a large, industrial complex in the forest industry, this morning had an hour also, and they had their oral presentation in about 13 minutes. That is all I am saying. But keep going.

Mr. Benjamin: Well, it is their business how much of their time they want to use up. It is not yours.

The Chairman: Keep going, then.

Mr. Benjamin: Yes. Quit worrying about it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, on the same point of order, I think they are very explicit on what their feelings are.

But in due consideration, Mr. Benjamin, for the committee, I know I have several questions I would like to ask him. As long as it is clear that when the witness takes more time in his preamble then it cuts us short in our questions.

• 1325

Mr. Benjamin: Let us sit here tomorrow.

The Chairman: Oh, come on, Les.

Mr. Georgetti: I would think that if I was prevented from being interrupted, I could conclude much more quickly.

The Chairman: I hope so. Please continue. I hope so for both points of view.

Mr. Georgetti: I would like to remind you, though, as Mr. Benjamin said, the federation represents a quarter of a million people in this province and I think we have something very important to say in our brief.

The Chairman: I tend to agree, and the more you focus on Bills C-18 and C-19, the better the committee will like it.

Mr. Georgetti: That is right. Our entire brief is focusing on those two very important bills that are coming before the House.

The Chairman: Do you have any amendments to produce?

Mr. Georgetti: I have a brief to read, sir.

The Chairman: Read it.

Mr. Georgetti: Thank you very much.

[Translation]

avec chaque série de témoins. Évidemment, nous allons devoir mordre sur le temps prévu pour le prochain témoin, et nous essaierons de rééquilibrer tout cela à la fin. A vous de décider, mais je dois dire qu'un monologue de 15 minutes est très long.

M. Benjamin: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Nous avons déjà fait plusieurs exceptions. Puisque la Fédération des travailleurs de Colombie-Britannique a droit à une heure, et puisque nous avons commencé avec 10 minutes de retard . . .

Le président: J'en ai tenu compte.

M. Benjamin: . . . je ne vois pas de quoi vous vous plaignez.

Le président: Je veux simplement dire au témoin qu'il peut utiliser comme il l'entend l'heure qui lui sera consacrée. Ce matin, nous avons également consacré une heure au Conseil des industries forestières qui est une organisation assez importante, et sa présentation orale n'a duré qu'environ 13 minutes. C'est tout ce que je voulais dire. Poursuivez.

M. Benjamin: Eh bien, c'est à eux de décider comment ils veulent utiliser leur temps. Cela ne vous regarde pas.

Le président: Poursuivez, dans ce cas.

M. Benjamin: C'est cela. Ne vous inquiétez pas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Sur le même rappel au Règlement, monsieur le président, je crois que l'avis exprimé par les témoins est parfaitement clair.

Cela dit, monsieur Benjamin, j'aimerais bien pouvoir leur poser quelques questions. Rappelons aux témoins que plus leur présentation est longue, moins nous avons de temps pour les questions.

M. Benjamin: Nous n'avons qu'à rester ici demain.

Le président: Soyez sérieux, Les.

M. Georgetti: Je pense que je pourrais conclure plus rapidement si je n'étais pas sans cesse interrompu.

Le président: Je n'en doute pas. Veuillez poursuivre.

M. Georgetti: Je voudrais vous rappeler, comme l'a dit M. Benjamin, que la fédération représente un quart de million d'habitants de cette province et que son opinion est très importante.

Le président: Je n'en disconviens pas, et plus vous parlerez des projets de loi C-18 et C-19, plus les membres du Comité en seront satisfaits.

M. Georgetti: C'est exact. Tout notre mémoire porte sur ces deux projets de loi très importants.

Le président: Avez-vous des modifications à proposer?

M. Georgetti: J'ai un mémoire à lire, monsieur.

Le président: Lisez-le.

M. Georgetti: Merci.

[Texte]

Our second question is: Will it lead to a decent standard of living for ordinary working people? We have already focused on the job-loss threat carried by deregulation. In the labour movement, we pay attention to job loss both because our members are directly affected and because the impact on the whole economy is obviously of critical importance.

But there is more to a decent standard of living than that of a pay cheque. In this section we will focus on another aspect of the quality of life: the degree of safety at work and in our community. It is our sincere belief that transport deregulation will make our world less safe.

Airlines. As airlines try to cut costs, safety inevitably suffers. Some industry analysts have called deregulating the airline industry dangerous by definition. That is certainly the experience in the United States.

Before deregulation, carriers maintained safety levels well above the minimum requirements under the law. The U.S. experience has demonstrated that under deregulation, maintenance is slipping. The flying public was shocked at the news that two major U.S. carriers, Pan Am and Eastern Airlines, have been fined millions of dollars for thousands of safety violations. Maintenance checks are a critical part of the safety program of the airlines, yet they fell victim to the demands of unregulated competition and inevitably, the public safety suffers.

Trucking. The impact of deregulation on declining safety in the trucking industry is already being felt in tragic proportions. Recent statistics indicate that trucking fatalities have doubled in at least one province as a result of the movement into the market of larger numbers of self-employed drivers working too many hours a week.

These truckers are not governed by existing labour code protection which prohibits driving for more than 60 hours a week. However, in order to address all the safety concerns in the trucking industry, we propose that a national safety code be established and enforced.

Well, the drive towards cutting costs has already had serious consequences for public safety in the railroad industry. There have been as many as 30,000 jobs cut from the railways in recent years, many of them in key maintenance areas. As a result, safety standards have declined. Under the new legislation, the railways will become essentially self-regulatory. The safety record of the railways is not good.

Recent industry proposals to remove the caboos, for example, from all trains is evidence of the cavalier attitude towards safety. In other areas, management has failed to

[Traduction]

Notre deuxième question est la suivante: cette réforme permettra-t-elle aux travailleurs ordinaires d'obtenir un niveau de vie décent? Nous avons déjà souligné les pertes d'emplois qui résulteront de la déréglementation. Dans le mouvement syndical, les pertes d'emplois sont un problème important, puisqu'elles affectent directement nos membres et qu'elles peuvent avoir des incidences considérables sur toute l'économie.

Mais avoir un niveau de vie décent ne signifie pas seulement avoir un salaire. Cela signifie aussi obtenir satisfaction dans un autre domaine, c'est-à-dire au niveau de la sécurité au travail et dans la collectivité. Or, nous sommes sincèrement convaincus que la déréglementation des transports va rendre notre monde plus dangereux.

En ce qui concerne les sociétés de transport aérien, il est évident que leurs coupures budgétaires se font aux dépens de la sécurité. Certains analystes affirment que déréglementer ce secteur est déjà dangereux en soit, si l'on doit en juger d'après l'expérience des États-Unis.

Avant la déréglementation, les transporteurs avaient des niveaux de sécurité bien supérieurs aux minimums requis par la loi. L'expérience américaine a montré que la déréglementation se traduit par une baisse de qualité de l'entretien des appareils. Les usagers ont ainsi été profondément choqués d'apprendre que les deux principales sociétés américaines de ce secteur, Pan Am et Eastern, se sont vues infliger des amendes de millions de dollars pour des milliers d'infractions aux règlements de sécurité. Les vérifications des appareils constituent un élément critique de tout programme de sécurité des sociétés aériennes, mais elles sont de moins en moins nombreuses à mesure que s'intensifient les pressions de la concurrence, ce qui est inévitablement préjudiciable à la sécurité du public.

En ce qui concerne le camionnage, les effets de la déréglementation sur le degré de sécurité de cette industrie se ressentent déjà de manière tragique. Les statistiques récentes montrent que le nombre d'accidents de camions a doublé dans au moins une province, suite à l'évolution du marché vers un plus grand nombre de conducteurs autonomes, travaillant trop d'heures par semaine.

Ces camionneurs ne sont pas régis par les dispositions pertinentes des lois du travail, qui interdisent de conduire plus de 60 heures par semaine. Pour faire face à tous les problèmes de sécurité qui se posent dans l'industrie du camionnage, nous proposons l'adoption et l'application d'un code national de sécurité.

Dans l'industrie du rail, les efforts de réduction des coûts ont déjà eu de graves conséquences au niveau de la sécurité. Sur les 30,000 emplois qui sont disparus de cette industrie ces dernières années, beaucoup étaient reliés à des secteurs clés sur le plan de l'entretien. Cela signifie que les normes de sécurité ont diminué. Avec la nouvelle loi, les chemins de fer devront en fin de compte s'autoréglementer, alors que leurs résultats passés en matière de sécurité ne sont déjà pas satisfaisants.

Certaines propositions récentes de l'industrie témoignent bien de cette attitude très cavalière en matière de sécurité, par exemple la proposition d'élimination du wagon de queue de

[Text]

implement a proper system of inspecting brakes and are not maintaining roller bearing stock properly. The infamous Mississauga derailment was caused by a burned-off journal on the roller bearing stock.

That there are no problems of regular maintenance or inspections on this equipment is a frightening fact of life in the railway. It seems that it would be more appropriate for the government to be moving in the direction of increasing the regulation of safety standards in the railroad industry. To move in the opposite direction is to court disaster.

Third, will it lead to a more equitable society? The *Freedom to Move* described in the title of the government's white paper on transportation deregulation is in fact the freedom of capital to move without regard to the interests of the workers or communities. As society increases the power of corporations, it decreases the ability of people to elect their decision-making authorities.

• 1330

The experience of deregulation in the United States is that it will increase consolidation and mergers and that the United States private sector will control an increasing number of Canadian corporations. This will mean that the Canadian communities will have even less say over the policies of those corporations because they will not even be based in Canada.

We think this government ought to be encouraging the development of forms of economic enterprise that facilitate democratic participation at the local level. Deregulation will actually discourage it.

Finally, will it encourage the development of a more equitable society? One of the goals of the National Transportation Policy in a country as large as Canada with such a sparse and scattered population ought to be to encourage regional economic development and equity between regions.

The basic reason for government intervention and transportation deregulation was the perceived strategic importance of the airline industry for social and economic development. The need for government intervention still exists. There are grave regional economic disparities in Canada. Nowhere are those disparities more sharply felt than in British Columbia in particular, in the interior and north of this province.

The Provincial Council of Machinists, International Association of Machinists and Aerospace Workers, will point out in its brief to you that the deregulation of the airline industry will result in decreased services to small communities. They have also pointed out that special services such as those required by the disabled will suffer.

This is not assisting the national policy in favour of decreasing regional disparities and increasing equity. Deregulating the transportation industry as proposed by Bills C-18 and C-19 is

[Translation]

tous les trains. De même, les sociétés de chemins de fer ne sont pas parvenues à mettre en place un système satisfaisant d'inspection des freins, et n'entretiennent pas correctement leur matériel roulant. Le tristement célèbre déraillement de Mississauga avait été causé par la surchauffe d'une fusée d'essieu.

Que l'on assure pas l'entretien régulier ou l'inspection de ce matériel est absolument effrayant. Il me semble que le gouvernement serait beaucoup plus avisé d'avancer dans la voie d'une réglementation plus rigoureuse de l'industrie ferroviaire, au niveau des critères de sécurité. En allant dans le sens contraire, nous courons au désastre.

Troisièmement, la réforme produira-t-elle une société plus équitable? J'ai le sentiment que le titre du Livre blanc publié par le gouvernement sur cette question, *Aller sans entraves*, désigne en fait une politique de libre circulation des capitaux au mépris des intérêts des travailleurs ou des collectivités. Plus nous donnons de pouvoir aux entreprises, moins la population sera en mesure d'élire ses propres représentants.

L'expérience de la déréglementation aux États-Unis a montré qu'elle aboutit à la consolidation et aux fusions d'entreprises, ce qui signifie que le secteur privé américain va détenir le contrôle d'un nombre croissant de sociétés canadiennes. Il s'ensuit que les collectivités canadiennes auront encore moins leur mot à dire sur les politiques de ces entreprises, puis qu'elles n'auront même pas leurs sièges sociaux au Canada.

Nous estimons que le gouvernement devrait encourager le développement de formes d'entreprises économiques susceptibles de faciliter la participation démocratique au niveau local. La déréglementation va dans le sens contraire.

Finalement, la réforme favorisera-t-elle l'équité dans notre société? L'un des buts visés par la politique nationale des transports, dans un pays aussi large que le Canada et avec une population aussi dispersée, devrait d'encourager le développement économique régional et l'équité interrégionale.

La principale justification de l'intervention du gouvernement en matière de transport aérien établit que ce type de services revêtait une importance stratégique au niveau du développement social et économique. Cette justification n'a aucunement perdue de sa validité aujourd'hui. Il subsiste toujours de graves disparités économiques entre les régions du Canada, et elles ne sont nulle part ressenties plus vivement qu'en Colombie-Britannique, entre les régions de l'intérieur et celles du Nord.

Le Conseil provincial des machinistes, de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, établira dans son mémoire que la déréglementation de l'industrie du transport aérien entraînera une diminution des services destinés aux petites collectivités. Elle montrera que le même phénomène se produira pour ce qui des services spéciaux, par exemple, ceux destinés aux personnes handicapées.

Tout cela ne va aucunement dans le sens d'une politique de réduction des disparités régionales. La déréglementation de l'industrie des transports envisagée par les projets de loi C-18

[*Texte*]

a misguided attempt to deal with our current economic problems. Their enactment will result in human tragedies and misery.

It will decrease competition, increase bankruptcies, cause massive job loss and loss of income, threaten workers and public safety, and decrease the amount of community control over our economy. They will further isolate already isolated communities and they will not result in decreased air fares or lower transportation costs.

The federal government must act clearly on its own jurisdiction and with the provinces where there is a joint jurisdiction to articulate and pursue a transportation strategy that serves our long-term economic and social goals. The main components of this strategy should be public ownership and management of basic infrastructure, including roads, ports, airports and traffic control, and key carriers in each of the transport modes to provide a direct means for meeting public goals, as well as regulatory direction of quasi-public and private sector carriers.

A national transportation agency should administer regulations in air, rail and interprovincial trucking and bus. The agency should be composed of members representative of regional consumer, labour and industry interests. Its proceedings must be open and flexible so that ordinary Canadians can come to present their views. We ask that this government refrain from enacting Bills C-18 and C-19 at least until a royal commission with broad terms of reference has had time to thoroughly study and canvass the issue and to solicit meaningful public participation. This concludes our brief.

The Chairman: Thank you, Mr. Georgetti. I call on Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to try to throw a couple of curve balls to the witnesses. We appreciate your submission.

I appreciate your concerns about the membership of the trade union movement and the workers generally in the transportation industry in all modes. I know the labour movement for 100 years or more has always been concerned about the rest of the community. But I have not heard much about what you think about the effects of this legislation on companies, large, small, manufacturing, processing or whatever; on communities, aside from those working in the transportation industry; on non-organized employees in transportation; and on the consumers of transportation, whether it is a shipper, receiver or traveller. How do you read that? All members of this committee appreciate the effects on job security, on displacement, severance pay and all that and we know, all of us know of the tragic occurrences which have already taken place.

[*Traduction*]

et C-19 représente une tentative malencontreuse d'intervention économique, qui aboutira à accroître la misère humaine.

Elle diminuera la concurrence, augmentera les faillites, entraînera des pertes massives d'emplois et de revenus, menacera les travailleurs et la sécurité du public, et réduira le degré de contrôle de la collectivité sur son économie. Elle aboutira à isoler encore plus les collectivités éloignées, et elle ne permettra aucunement d'abaisser les coûts des services de transport et les tarifs exigés du public.

Le gouvernement doit agir résolument dans les domaines relevant de sa propre compétence, et avec les provinces dans les domaines de compétence partagés, afin d'élaborer et d'appliquer une stratégie de transport conforme à nos objectifs économiques et sociaux à long terme. Les principaux éléments d'une telle stratégie devraient être la propriété et la gestion publique de l'infrastructure, c'est-à-dire des routes, des ports, des aéroports et des services de contrôle du trafic, ainsi que des principales sociétés de transport dans chaque mode, de façon à fournir aux autorités publiques les moyens directs requis pour agir dans l'intérêt public, ainsi que les outils de réglementation nécessaires à l'égard des transporteurs du secteur para-public et du secteur privé.

Il faudrait confier à une agence nationale de transport la responsabilité de réglementer le transport para-public et par chemins de fer, aussi que le transport interprovincial par camion et par autobus. Cette agence devrait être composée de membres représentatifs des intérêts régionaux en matière de consommation, de syndicats et d'entreprises. Ces procédures de travail devraient être ouvertes et souples, de façon à permettre aux citoyens ordinaires de lui communiquer leurs points de vues. Nous demandons au gouvernement de ne pas adopter les projets de loi C-18 et C-19, au moins tant qu'une commission royale chargée d'une mission appropriée n'aura pas terminée une étude approfondie du problème, avec la participation du public. Cela conclut notre mémoire, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Georgetti. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais poser quelques questions difficiles aux témoins, monsieur le président.

Je comprends que vous soyez préoccupés par le nombre de membres des syndicats, notamment dans le domaine du transport. Je sais que le mouvement syndical défend depuis plus de 100 ans l'intérêt de la collectivité. Je vous ai cependant pas entendu parler des effets que pourraient avoir ces projets de loi sur les entreprises, grandes ou petites et dans n'importe quel secteur, sur les collectivités, à part celles qui travaillent dans le domaine des transports, sur les employés du transport non-syndiqués, et sur les usagers des services de transport, qu'il s'agisse d'expéditeurs, de destinataires ou de voyageurs. Que dites-vous de cela? Tous les membres de ce Comité sont conscients des effets que pourrait avoir la déréglementation sur la sécurité d'emploi, sur la mobilité des travailleurs, sur les indemnités de départ, etc., et nous sommes tous conscients de certains événements tragiques qui se sont déjà produits.

[Text]

• 1335

I know you have a broader interest than just that. What do you think of the effects of the legislation on these other areas?

Mr. Georgetti: In terms of the non-union segment of the work force, I believe that our brief quite clearly lays out our concerns to all working people in British Columbia, not just the unionized sector. But in saying that, it is extremely difficult for us to predict with any sense of accuracy exactly what is going to happen with deregulation. We can only look to other countries like the United States which has in place a deregulated transportation policy.

To answer the second part of your question, in terms of companies it is our expectation that deregulation will, as we said, increase the rate of bankruptcies for the smaller companies operating in Canada. If they do not go bankrupt, we see the larger companies, in order to be more competitive, to use that word quite loosely, the corporate monopoly game being played in terms of mergers. As we all know, it takes a tremendous amount of capital to finance mergers. Taking that capital out of the system to pay for those corporate buy-outs does not do the economy any good, because that kind of money being spent does not get respent into the economy.

When people are working in a regulated system, we say there are more companies now than there will be in a deregulated system. The way in which the economy functions best, as Mr. Wilson said in his budget speech, he attributed the enhancement of the economy in Canada directly to increased consumer spending. Deregulating our transportation industry, we say, will cause less jobs, therefore less consumer spending.

In terms of the communities, our view is that it will decrease the amount of services to the outlying communities, the non-urban centres of this country; it will cause more expensive transportation to the smaller centres.

In our view, deregulation will serve us better and make cheaper transportation between the large centres, the very lucrative routes. But we ask, what does it do to small rural Canada? It does absolutely nothing. In fact, it will cost people in rural Canada a lot more money for the same services because those routes will not be profitable and the big carriers which now have to service those communities will not service them.

In terms of the consumers, we are very concerned about the consuming public in Canada in terms of their safety when travelling, in terms of their safety on the highway when the big long-haul trucks are running with no regulation. It gives us a great deal of concern. But again, our concerns can only be based on what we see in other countries. That is why the Federation is very explicit in putting forward its position that this issue is of grave importance to Canadians as a whole and should be studied thoroughly before it goes in. It should not be just rammed through and put in place with the idea that we will see what happens later, because I do not want to see

[Translation]

Je sais cependant que vous vous intéressez à plus que cela. Quels seront donc à votre avis les effets de ces projets de loi dans ces autres domaines?

M. Georgetti: En ce qui concerne les travailleurs non syndiqués, nous indiquons clairement dans notre mémoire que nos craintes valent pour toute la population de la Colombie-Britannique, et pas seulement pour sa population syndiquée. Cela dit, il nous est extrêmement difficile de prévoir avec exactitude les résultats ultimes de la déréglementation. Notre seul outil d'analyse consiste à examiner la situation d'autres pays, comme les États-Unis, qui ont déjà déréglementé leur industrie du transport.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, c'est-à-dire l'effet de la déréglementation sur les entreprises, nous sommes convaincus qu'il y aura de plus en plus de faillites de petites entreprises au Canada. Si elles ne font pas faillite, elles seront gobées par les plus grandes, pour devenir plus compétitives, si on me permet d'utiliser cette expression. Comme nous le savons, les fusions d'entreprises exigent des injections énormes de capitaux. Or, prélever ces capitaux pour payer ces achats d'entreprises ne produit absolument rien de bon pour l'économie, puisque c'est de l'argent qui n'est par réinjecté dans les circuits.

Notre conclusion est que la déréglementation de l'industrie entraîne des disparitions d'entreprises. Souvenez-vous que dans son discours du budget, M. Wilson attribuait directement la relance de l'économie canadienne à la hausse des dépenses des consommateurs. Pour nous, déréglementer l'industrie des transports entraînera des pertes d'emploi et, partant, une diminution des dépenses de consommation.

Au niveau des collectivités locales, on assistera à une réduction des services offerts aux collectivités éloignées, c'est-à-dire aux régions rurales. Cela signifie que les transports vers les petites collectivités coûteront plus cher.

Nous estimons que c'est entre les grands centres urbains, c'est-à-dire sur les trajets les plus lucratifs, que la déréglementation produira ses effets les plus positifs et réduira les coûts de transport. Cependant, demandons-nous quels seront les résultats pour nos régions rurales? Ils n'auront rien de positif. En fait, les habitants des régions rurales devront payer plus cher pour obtenir les mêmes services, puisque les trajets ne seront plus aussi rentables et que les gros transporteurs qui sont maintenant obligés de les servir seront autorisés à s'en éloigner.

En ce qui concerne les consommateurs, nous sommes profondément inquiets pour sa sécurité, lorsque nous constatons, par exemple, que de très gros camions peuvent maintenant circuler sur nos routes sans aucune réglementation. Cela ne laisse pas de nous inquiéter. A nouveau, regardons ce qui se passe à l'étranger. C'est pourquoi la fédération n'a absolument aucune hésitation à dire que ce problème est d'une importance primordiale pour tous les Canadiens, et que le projet devrait être étudié avec beaucoup plus de sérieux. Le gouvernement ne devrait pas essayer de l'imposer à la va vite, sans envisager quelles pourraient en être les conséquences, car il serait inadmis-

[Texte]

people die in the air, on buses or on trains, only to say that we should have learned our lesson after the fact. People should not have to suffer only for us to learn a lesson. We have time now, we should study it now before we employ or enact Bill C-18 and Bill C-19. After the fact is too damn late, in our view.

An hon. member: Hear, hear!

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have been hearing from people who tell us that this kind of legislation means more jobs, means more service, means lower rates, lower fares, means that market forces will prevail and you people are flying in the face of this wisdom in the large number of submissions we have had from all over the country. How do you respond to that? I do not suppose that you are particularly enamoured with this or the previous government but how do you respond to the idea of too much government? It is the kind of system in North America that has brought about the proposals we have before us.

• 1340

Mr. Georgetti: If you want the citation, our research director will supply it to you, but a study done for the U.S. Congress found that 280,000 long-term transportation workers were displaced between 1978 and 1983, which is 9% of the total work force. Going back to the U.S. experience, when they put in their deregulated transportation industry, we saw the emergence of People Express Airlines. The American public enjoyed a great holiday from the air fares because of this kind of cheap airline industry, but we saw what happened to People Express after the large industries started to put the proverbial screws to them. People Express just ceased to exist because they could not afford to compete with the huge airline industries in the United States.

So what did that do for the U.S.? For a little while, it was a honeymoon on deregulation and people had some cheap air fares in the United States, but we say that the safety in the airline industry has suffered in the United States as a result. Ultimately, the large multinational corporations will survive, but the small corporations that are employing a lot of Canadians will cease to exist. So there will be two or three large industries running deregulated throughout this country and we are going to suffer job losses. We anticipate that to happen.

I am not much concerned about how much capital gets the freedom to move. This should also not be the primary concern of the government. The primary concern of the government should be the people. Taking you back to the four points in our brief, the proposed solution will not lead to full employment, in our view. It will also not lead to a decent standard of living for ordinary working people. When I was first interrupted, I was asked about a quote by Senator Lawson which suggested that there were more jobs in the United States, but I do not think

[Traduction]

sible que l'on soit obligé d'attendre des accidents mortels d'avion, d'autobus ou de train pour dire que l'idée n'était finalement pas si positive que cela. Il serait insupportable que des gens doivent souffrir pour que nous apprenions notre leçon. Puisque nous avons maintenant le temps nécessaire, étudions sérieusement les deux projets de loi avant de les adopter. Après cela, il sera trop tard.

Une voix: Bravo.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons entendu des témoins nous dire que ces projets de loi se traduiront par plus d'emplois, plus de services, des tarifs moins élevés, et un meilleur jeu des forces du marché. Or, l'opinion que vient de nous présenter ces témoins est absolument contraire à cette conclusion. Comment l'expliquez-vous? Je suppose que vous n'êtes pas particulièrement partisan de ce gouvernement, ni du précédent, mais comment répondez-vous à ceux qui disent qu'il y a trop de gouvernement? D'aucun affirme que c'est précisément l'excès de réglementation en Amérique du Nord qui est à l'origine des propositions qui nous sont actuellement soumises.

M. Georgetti: Selon une étude réalisée pour le Congrès américain, 280,000 travailleurs à long terme du secteur des transports ont quitté ce secteur entre 1978 et 1983, ce qui représente 9 p. 100 du total de ce secteur. Si vous le voulez, notre directeur de recherche pourra vous donner la référence exacte à ce sujet. Cela dit, lorsque les États-Unis ont commencé à déréglementer leur industrie du transport, nous avons vu apparaître une société comme *People Express Airlines*. Le public américain était ravi de cette initiative, puisqu'elle a permis de baisser sensiblement les tarifs, mais nous avons vu ce qui est arrivé ensuite à *People Express* lorsque les grandes sociétés ont décidé de lui serrer la vis. *People Express* a disparu parce qu'elle était tout simplement incapable de faire concurrence aux très grandes sociétés de transport aérien des États-Unis.

Quels ont donc été les résultats pour les citoyens? Pendant un certain temps, les services ont été déréglementés et les voyageurs ont bénéficié de tarifs moins élevés, mais nous affirmons que cela s'est fait aux dépens de la sécurité des transports aériens. En fin de compte, se seront encore les grandes multinationales qui vont survivre, mais les petites sociétés canadiennes qui emploient beaucoup de Canadiens seront amenées à disparaître. Nous nous retrouverons donc avec deux ou trois grandes entreprises pouvant opérer sans aucune réglementation, et nous aurons perdu beaucoup d'emplois. Voilà comment les choses vont évoluer.

Je dois dire que je ne suis pas particulièrement préoccupé par le problème de la circulation des capitaux, et j'estime que cela ne devrait pas être non plus le souci fondamental du gouvernement. En fait, le souci primordial du gouvernement devrait être la population. Si vous me permettez de rappeler les quatre conclusions de notre mémoire, je vous dirais que la solution envisagée ne débouchera pas sur le plein emploi, et ne permettra pas aux citoyens ordinaires d'avoir un niveau de vie décent. Lorsque j'ai été interrompu, on m'avait posé une

[Text]

that is accurate. I would suggest that upon checking it we will find that if it causes or creates more jobs, they will be at less pay and with fewer benefits for the workers.

Thirdly, I do not see how it can foster the growth of a democracy because we spend so much damn time in Canada, both provincially and federally, worrying about the freedom of capital that we have ignored the interests of Canadians as a result. It will not encourage the development of a more equitable society, either. If you live in Vancouver, Winnipeg, Edmonton or Toronto, you might have cheaper air fares, get your couriered mail delivered faster or get your shipment of goods out easier, but when you go to Prince George or Cranbrook, you are going to pay a lot more for the same service because no one wants those routes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I guess the problem the witness has is the same as mine. He does not understand the market forces in the free enterprise system. You know that old age pension just destroys their incentive to work.

The Chairman: Is that also true for MPs?

Mr. Benjamin: It has been frequently pointed out by members of the committee and the chairman that we as committee members are faced with having to try to make this legislation as good as we possibly can, in every way that we can. Do not tell me we should throw the bills out, because that is not going to wash and it is not going to happen.

What specific amendments in the most significant areas do you think we should make and recommend to the House of Commons? None of us has had a chance to go through your brief completely. What do you think is most important? What should the priorities be in terms of a report from this committee to the House of Commons? We have to do it by April 15, and we have a problem doing that.

• 1345

Mr. Georgetti: We think that short of withholding or holding back on third reading of these bills and enacting them, the government should at least set up a national transportation commission to monitor and ensure that the public good and public safety are maintained. We think this committee should recommend to the government that they table the worst sections of this legislation. We identify them in our brief and I do not wish to go through them again.

We would implore you to isolate those sections which will kill people, which will risk public safety and which will cause the single-industry towns in this country to face more costs in terms of transportation, or fewer transportation facilities. We think you have to go back again, Mr. Benjamin, to our four points and address yourselves to those concerns.

[Translation]

question au sujet d'une déclaration du sénateur Lawson, qui affirmait qu'il y avait eu plus d'emplois aux États-Unis, mais ce n'est pas tout à fait exact. Si on veut bien vérifier, on constatera que les emplois qui ont pu être créés sont des emplois moins bien rémunérés et avec moins d'avantages sociaux.

Troisièmement, je ne vois pas en quoi la déréglementation peut favoriser la démocratie, puisque nous passons tellement de temps, au Canada, tant au niveau provincial qu'au niveau fédéral, à discuter des problèmes de circulation des capitaux mais sans nous intéresser aux problèmes des citoyens. La déréglementation ne favorisera pas non plus l'évolution d'une société plus équitable. Bien sur, si vous habitez Vancouver, Winnipeg, Edmonton ou Toronto, vos billets d'avion vous coûteront moins chers, nos services de messagerie seront plus rapides, et vous pourrez expédier vos marchandises plus facilement. Par contre, si vous habitez Prince George ou Cranbrook, les mêmes services vous coûteront beaucoup plus chers, puisque personne ne voudra les assurer.

M. Benjamin: Si je comprends bien, monsieur le président, le témoin a le même problème que moi, c'est-à-dire qu'il ne comprend pas les forces du marché dans le système de la libre entreprise. On sait bien que les pensions de vieillesse tuent l'ardeur au travail.

Le président: Chez les députés également?

M. Benjamin: Nous avons fréquemment souligné, au sein de ce Comité, que notre rôle est d'essayer d'améliorer le plus possible cette législation. Ne nous dites pas de mettre les projets de loi au panier, car cela n'arrivera pas.

Seriez-vous donc prêt à recommander des modifications particulières, dans les domaines les plus importants? Aucun d'entre nous n'a eu la chance de lire votre mémoire dans son entier. Quels sont donc les problèmes les plus importants que posent ces projets de loi? Quelles devraient être les priorités du Comité, lorsqu'il adressera son rapport à la Chambre des communes? Nous devons d'ailleurs le faire avant le 15 avril, ce qui ne sera pas facile.

M. Georgetti: Je crois que si le gouvernement n'est pas prêt à retirer ces projets de loi, il devrait au moins accepter de créer une commission nationale des transports, dont le rôle sera d'assurer et de protéger le bien public et la sécurité du public. Nous pensons que le Comité devrait recommander au gouvernement de retirer les parties des projets de loi qui sont les plus répréhensibles. Nous les avons identifiées dans notre mémoire, et il n'est pas nécessaire que j'y revienne ici.

Nous vous implorons d'abandonner les dispositions qui auront pour effet de tuer des gens, de mettre en danger la sécurité du public et de mettre en difficulté les petites collectivités du pays, qui feront face à des coûts de transport plus élevés, ou à des services de transport réduits. Enfin de compte, monsieur Benjamin, reprenez nos quatre conclusions et formulez vos recommandations en ce sens.

[Texte]

In terms of specifics, again in our view a national transportation commission is necessary in order to ensure some integrity is maintained in the legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman, and my apologies for interrupting before. I think we have basically a philosophical disagreement about how we should do it. Nonetheless, we are in a world economy, we are a trading nation, and trade means jobs.

Would you agree that this bill does at least address the concerns of many of the companies that perform the function in our primary industries here in British Columbia, namely the forest industry and the mining industry? We are talking jobs now. Does this bill go toward addressing their concerns about how they might be able to get their product to the world markets?

Mr. Georgetti: I do not think it does.

Mr. Belsher: Would you care to elaborate on why you do not think it does?

Mr. Georgetti: Just to cite an example, during the recent IWA strike there were a couple of studies done to try to resolve it. One of the commissions that reported was the Hodgins and you can get that report if you wish. Mr. Hodgins acknowledges and all the industry analysts also acknowledge that the forest industry in British Columbia is the most competitive producer of wood products in the world. I do not see how deregulating transportation in Canada will make them more profitable. If it will, what is the need for it when they are already very profitable in terms of the balance? We say you have to look at what is best for all.

I do not wish to argue with the forest industry analysts about what will make them more competitive and more profitable, but I do not think it is fair to make the forest industry, which is already profitable and not losing money, more profitable at the expense of other Canadians or other workers and other sectors of the economy.

As I understand it, CN and CP agree with the brief, or most of the points contained in our brief that deregulation will not help Canada in terms of its economy and in terms of its competitiveness.

You said we have some philosophical differences, and I agree that we do. Though having philosophical differences we should still have the same objective; which is, what is in the best interests of Canadians?

You likely do have a point that in some ways deregulating transportation will make some industries more competitive in Canada. However, we say the loss associated with that, or the risk associated with that, is far more severe than the gain you might get if you go through with Bills C-18 and C-29 as they stand.

[Traduction]

Sous le plan du détail, il est essentiel que le gouvernement crée une commission nationale des transports, pour préserver un minimum d'intégrité aux projets de loi.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Je vous demande de m'excuser pour mon interruption de tout à l'heure. Je crois que nous sommes en désaccord sur des questions fondamentales, mais il en reste pas moins que nous sommes un pays commerçant, opérant dans une économie mondiale, et que le commerce est une source d'emplois.

Seriez-vous prêts à reconnaître que ce projet de loi répond au moins à certaines des préoccupations exprimées par bon nombre des entreprises travaillant dans le secteur de nos industries primaires, en Colombie-Britannique, à savoir dans les secteurs forestier et minier? Puisque je vous parle d'emplois, êtes-vous prêts à reconnaître que ce projet de loi répond aux revendications de ces entreprises, qui portaient sur le transport de leurs marchandises sur les marchés mondiaux?

M. Georgetti: Je ne le crois pas.

M. Belsher: Pourquoi?

M. Georgetti: Je ne vous donnerai qu'un exemple. Durant la récente grève du Syndicat international des travailleurs du bois d'Amérique, des études ont été réalisées, notamment par la commission Hodgins. Or, monsieur Hodgins a reconnu, et tous les analystes de cette industrie en conviennent, que l'industrie forestière de la Colombie-Britannique est la plus compétitive au monde. Je ne vois pas en quoi la déréglementation des services de transport au Canada lui permettra de faire plus de bénéfices. De toute façon, à quoi cela servirait-il, puisqu'elle est déjà extrêmement rentable? Ne pensez-vous pas qu'il convient de tenir compte de l'intérêt de la collectivité?

Je ne veux pas entreprendre de débat avec les analystes de l'industrie forestière au sujet de ce qui rendrait cette industrie plus compétitive et plus rentable, je ne pense pas qu'il soit juste de rendre cette industrie plus profitable, qui l'est déjà largement, au dépend des autres Canadiens, des autres travailleurs ou des autres secteurs de l'économie.

Si je ne me trompe, le CN et le CP sont d'accord avec la plupart des remarques que j'ai formulées dans mon mémoire, dans la mesure où ils disent que la déréglementation ne sera pas bénéfique au Canada, aussi bien sur le plan économique que sur le plan de sa compétitivité.

Vous dites que nous sommes en désaccord sur certaines questions de fond, et je suis d'accord avec vous. Cependant, cela ne devrait pas nous empêcher d'avoir le même but, c'est-à-dire d'essayer d'agir dans le meilleur intérêt des Canadiens.

Vous n'avez probablement pas tort lorsque vous affirmez que la déréglementation des services de transport rendra certaines de nos industries plus compétitives. D'un autre côté, nous affirmons cependant qu'il faut aussi tenir compte des pertes qui en résulteront, et qui seront probablement beaucoup plus prononcées que tous les avantages qui pourraient résulter des projets de loi C-18 et C-29.

[Text]

• 1350

Mr. Belsher: Should management have the right or the ability to make management decisions, or should management only have the ability to guarantee there are jobs? You know, if they cannot watch their bottom line, there will not be jobs. Lay-offs would then happen.

Mr. Georgetti: I hear you, and I have heard the same arguments from employers in my previous position relative to environmental standards, that in order to be profitable we cannot afford to put out clean emissions and we cannot afford to clean our emissions up because we are going to go out of business.

I think part of corporate responsibility, as Canadians also—and if they are not Canadians, by operating in Canada, they should be bound by our goals and morals—as part of doing business in Canada, is to ensure that they are not putting at risk the public's interest.

I do not think Bills C-18 and C-19 as they stand right now will serve the public's interest. They may very well serve the private sector in the corporate elite interests, but what does it do for Canadians? We are very, very afraid that it is going to cause massive dislocation and job loss in Canada. This is in my view.

Is not the corporate headquarter's definition of productivity "more goods for fewer jobs"? What does that do for Canada? Absolutely nothing.

Mr. Belsher: You feature that part about the job dislocation or job loss, but as a matter of fact, from the American side the total number of people now working in the airline industry is higher than what it was before.

Mr. Georgetti: At what rate of pay? At the same rate or less? It is likely less.

Mr. Belsher: That could be, in the competitive world we are in right now.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Belsher: That is right. You talk about safety. What about the Aeronautics Act we have already passed, which really deals with safety? It was a prelude to this legislation coming forward. I am just as concerned about safety as you are, but to say that we are disregarding safety, that these bills are not dealing with the safety . . .

For the airline industry, the Aeronautics Act was the act dealing with the safety aspects of the industry, the health of the workers, and those kinds of issues.

As for saying that we are rushing this legislation through, we went with the *Freedom to Move* and we had public hearings on what we should be doing within this legislation.

The legislation was then brought forward at the beginning of 1986 and did not clear the House in June, when we ended up bringing in a new session, so now we have it before us. To say that this is being rushed, I do not—I mean, it is just like

[Translation]

M. Belsher: Pensez-vous que les dirigeants d'entreprises devraient avoir le droit de prendre leurs décisions de gestion, ou simplement celui de garantir les emplois? Vous savez bien que sans profit, il n'y a plus d'emploi. Il pourrait y avoir des mises à pied.

M. Georgetti: Je comprends bien, et j'ai déjà entendu des employeurs me présenter le même argument lorsque je m'occupais de problèmes d'environnement. Ils disaient qu'ils ne seraient plus rentables s'ils étaient obligés de payer des épureurs, et que cela les mettrait à la faillite.

À mon sens, les entrepreneurs canadiens ont la responsabilité de veiller à ne pas mettre l'intérêt public en danger, responsable qu'ils ont à titre de citoyens canadiens ou, s'il s'agit d'étrangers, à titre de personnes travaillant au Canada.

Je ne pense pas que les projets de loi C-18 et C-19, sous leur forme actuelle, répondent à l'intérêt public. Ils répondent peut-être bien à l'intérêt du secteur privé et de ses élites, mais cela représente-t-il l'intérêt des Canadiens? Nous sommes profondément inquiets de penser que cette réforme va aboutir à de graves perturbations de la société canadienne et à de nombreuses pertes d'emplois.

Les chefs d'entreprise ne disent-ils pas sans cesse que la productivité consiste à «produire plus avec moins d'employés»? Cela va-t-il dans l'intérêt du Canada?

M. Belsher: Vous affirmez qu'il y aura de nombreuses pertes d'emploi, mais l'expérience américaine a montré qu'en fin de compte, le nombre de personnes travaillant dans l'industrie du transport aérien est beaucoup plus élevé qu'auparavant.

M. Georgetti: Mais à quels salaires? Les rémunérations ont probablement diminué.

M. Belsher: Peut-être bien, étant donné que nous vivons désormais dans un monde très compétitif.

Des voix: Oh, oh!

M. Belsher: Mais c'est la réalité. Vous parlez sans cesse de sécurité, mais vous ne dites rien de la Loi sur l'aéronautique, que nous avons déjà adoptée, et qui porte précisément sur ce problème. C'était en fait le prélude à cette nouvelle législation. Je m'intéresse autant que vous aux problèmes de sécurité, et prétendre que nous nous moquons de ces questions . . .

Au niveau de l'industrie du transport aérien, la Loi sur l'aéronautique a précisément établi des règles de sécurité, des règles concernant la santé des travailleurs, etc.

Lorsque vous dites que nous voulons adopter ces projets de loi à la va-vite, vous semblez ignorer que nous avons publié *Aller sans entraves* et que nous avons organisé des audiences publiques sur ce que devrait être notre nouvelle politique.

Cette législation a été proposée début 1986 et n'est pas passée en Chambre avant le mois de juin, ce qui signifie que nous avons dû reprendre le projet de loi dans cette nouvelle session. Alors, prétendre que nous voulons précipiter les choses, cela ne me paraît pas très sérieux. C'est comme si vous disiez

[*Texte*]

saying the tortoise is passing the hare when the hare is asleep, because this is not being rushed.

This is a case of our going ahead with something the previous government started, finalizing it and bringing it to its fruition. We are doing it differently from the Americans. There are changes there. We are not just throwing things wide open.

Mr. Georgetti: If in fact you are confident that Bills C-18 and C-19 are in the best interests of the Canadian public and the Canadian economy, then it just begs the question: Why, if it is so good, will not this government and this committee allow it to stand the test of public scrutiny through a Royal Commission to allow input, debate and awareness on the issue?

I can cite you precisely our point. This hearing is the best-kept secret in British Columbia right now, next to the budget that is coming down in two days. Why has this government not advertised and allowed the Canadian public input into such a serious, far-reaching consequence?

• 1355

Going back to your question on safety, you can have all the rules in the world in place, but it is our experience that when you have the cut-throat competition that deregulation brings, safety is secondary to maintaining your routes, maintaining your schedules, and maintaining your client base. Then comes safety—if you get time.

That is our concern. Our concern is not that you do not have enough rules in place. Our concern is that laws are only made for people who choose to follow them or if you have enough people on board to regulate and watch. But it seems to us that right now the government does not have enough inspectors in place. What are you going to do when every Tom, Dick, and Harry starts operating an airline or a trucking firm with a pick-up truck and a Twin Otter? What do you do? How do you regulate? How do you watch them? What happens to public safety? We say it slips.

Mr. Belsher: The Twin Otter is a pretty safe plane too.

An hon. member: Not with one wing.

The Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Merci, monsieur le président. Ma question portait sur le processus de consultation.

But you have answered it. You were saying the consultation process is far too short and this meeting was a well-kept secret. I was not aware of that. I thought quite a lot of people knew we were coming.

But in relation to safety, you mentioned that in a particular province the accident rate has doubled.

Mr. Georgetti: Yes; Nova Scotia. Not the accident rate; I think we said it was the fatality rate.

[*Traduction*]

que la tortue vient de dépasser le lièvre parce que le lièvre était endormi.

En fait, nous continuons une initiative engagée par le précédent gouvernement, c'est-à-dire que nous voulons l'amener à maturité. Notre méthode est différente de celle des États-Unis, puisque nous ne proposons aucunement d'ouvrir toutes grandes les portes à la concurrence.

M. Georgetti: Si vous considérez que les projets de loi C-18 et C-19 sont conformes à l'intérêt public et bons pour l'économie du Canada, répondez donc à la question suivante: comment se fait-il que le gouvernement, et votre Comité, ne soient pas prêts à les soumettre à un examen public, par le biais d'une commission royale?

Je n'ai aucune hésitation à vous dire que cette audience est actuellement le secret le mieux gardé en Colombie-Britannique, à l'exception du budget qui sera déposé dans deux jours. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas fait plus de publicité, ce qui aurait permis au public canadien de participer à l'élaboration d'une initiative qui aura des conséquences extrêmement vastes et profondes?

Pour revenir à cette question de sécurité, vous pouvez bien adopter toutes les règles que vous voulez, ce sera quand même une préoccupation secondaire face à la concurrence sauvage qui découlera de la déréglementation, car l'objectif prioritaire des entreprises sera alors de conserver leurs lignes, leurs horaires et leurs clients. Alors, vous savez, la sécurité, on s'en occupe quand on a le temps.

C'est précisément cela qui nous inquiète. Le problème n'est pas qu'il n'y aura pas suffisamment de règles, mais simplement que les règles sont établies pour les gens qui décident de les respecter, ou qui peuvent être tenus de le faire par un organisme compétent. Or, il semble bien que le gouvernement n'ait déjà plus suffisamment d'inspecteurs dans le contexte actuel. Lorsqu'on constate que n'importe qui peut lancer une société de transport par avion ou par camion avec une camionnette et un Twin Otter, que peut-on faire? Comment peut-on réglementer les choses? Comment peut-on les surveiller? Qu'en est-il de la sécurité du public? Pour nous, c'est clair, elle passe au deuxième rang.

M. Belsher: Le Twin Otter est un avion assez sûr.

Une voix: Pas s'il n'a qu'une aile.

Le président: Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. My question relates to the consultation process.

Mais vous y avez déjà répondu en disant que ce processus est beaucoup trop court, et que la réunion de notre Comité n'a pas fait l'objet d'une publicité suffisante. Je ne le savais pas. Je pensais que nous avions beaucoup de témoins.

Cela dit, en ce qui concerne la sécurité, vous avez dit que le taux d'accidents a doublé dans une province.

M. Georgetti: Oui, en Nouvelle-Écosse. En fait, il ne s'agit pas du taux d'accidents, mais du taux d'accidents mortels.

[Text]

Mr. Robichaud: Yes, trucking fatalities.

Also, on page 15 you say that we will be receiving numerous briefs from municipal governments, and they are closest to the people; they tend to be closest to the human cost of job loss and dislocation. I agree with that, of course. As I mentioned this morning, we have a municipality in New Brunswick that will be affected by job loss. But we also have had a brief this morning by the Federation of Canadian Municipalities that supported the bills and said we should move ahead with them and go as fast as we can.

Can you elaborate a bit on that?

Mr. Georgetti: First of all, we were notified less than two and a half weeks ago of the committee's intention to hold hearings in Vancouver. In terms of written briefs, we are still pursuing and requesting municipalities in British Columbia, without any prompting on which way they should submit... but just told them they should study these issues and submit briefs to this committee on their views on the impact of deregulation on their particular communities in British Columbia.

That has not happened yet, I am told. We are hopeful it will. But again, they do not have enough time. They have not been adequately, in our view, notified that this committee even wants to hear from them. We think before bringing forward proposed legislation such as this, this government should ask those communities what the impact of deregulation will be on their community. After all, Canada is made up of a lot of small towns, one-industry towns, railroad sidings, whatever we have, and they should have some input. You should reach them and find out what the impact of deregulation is going to be on their industry and on their town and on their community.

Mr. Belsher: *Freedom to Move* dealt with that, and this is the proposed legislation that has emanated from that report. It now has been passed in the House of Commons, and now we are here just to elaborate on whether or not there should be some variations placed in these bills.

Mr. Georgetti: The proposed *Freedom to Move* legislation was not put forward in the context of these bills.

Mr. Belsher: This is a result of *Freedom to Move*.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Georgette, I would like to thank you for your brief and for the very definitive position you have taken on this. I think we should make the point very clear that we are here, as I said this morning in committee, to listen to representations. But if I understand correctly, you said in your brief that you represent some 250,000 people.

Mr. Georgetti: That is our affiliate base, yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): And when you speak, do you speak on behalf of the 250,000 people?

Mr. Georgetti: We speak on behalf of our affiliates, yes.

[Translation]

M. Robichaud: Par camion? Très bien.

Vous dites également dans votre mémoire que nous allons recevoir beaucoup d'interventions des municipalités, qui sont les plus proches de la population et qui ont tendance à être plus sensibles aux coûts humains que peuvent représenter les pertes d'emploi. Évidemment, je suis d'accord avec vous là-dessus. Comme je l'ai dit ce matin, nous avons au Nouveau-Brunswick une municipalité qui sera directement touchée par des pertes d'emploi. Il faut cependant dire que nous avons reçu ce matin un mémoire de la Fédération des municipalités canadiennes qui a pris position en faveur des projets de loi, et nous invite à les adopter le plus rapidement possible.

Qu'en pensez-vous?

M. Georgetti: Tout d'abord, il n'y a que deux semaines et demies que nous avons appris le passage de votre Comité à Vancouver. Pour ce qui est des mémoires écrits, nous sommes toujours en train d'inviter les municipalités de la Colombie-Britannique à vous en envoyer, sans leur dire, évidemment, quelle position elles devraient adopter. Nous leur disons simplement qu'elles devraient étudier ce problème et vous faire connaître leurs réactions sur les effets probables de la déréglementation dans leurs collectivités.

On me dit que vous n'avez pas encore reçu de mémoire des municipalités de la Colombie-Britannique, mais je suis certain que vous en recevrez. Il faut leur donner le temps voulu pour les préparer. À notre avis, elles n'ont même pas été informées que votre Comité serait intéressé d'avoir leurs réactions. Avant de proposer des projets de loi de cette nature, il nous semble que le gouvernement devrait s'enquérir des réactions des collectivités locales. Après tout, le Canada est bien composé d'une multitude de petites villes n'ayant qu'une seule industrie, ou de villes établies le long d'une voie ferrée, et il me paraît normal d'attendre leur opinion. Vous devriez donc faire l'effort de leur demander ce qu'elles pensent de la déréglementation de l'industrie du transport, et des effets que cela aura sur leur population.

M. Belsher: Mais c'était précisément le rôle du livre blanc *Allez sans entraves*, et ce projet de loi émane bien de ce document. Comme il est passé en première lecture à la Chambre des communes, notre rôle consiste maintenant à voir si on devrait y apporter des modifications quelconques.

M. Georgetti: Le Livre blanc *Allez sans entraves* était différent de ces projets de loi.

M. Belsher: Ceux-ci sont le résultat du Livre blanc.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je voudrais vous remercier de votre témoignage, monsieur Georgetti, et de la position très claire que vous avez exprimée sur ce problème. Je tiens à rappeler, sans la moindre ambiguïté, que nous sommes ici pour connaître l'avis des témoins. Si je ne me trompe, vous affirmez représenter environ 250,000 personnes.

M. Georgetti: C'est le nombre de membres de nos affiliés.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Donc, vous vous exprimez au nom de ces 250,000 personnes?

M. Georgetti: Oui, nous représentons nos affiliés.

[Texte]

• 1400

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Right. With regard to Bill C-18 and Bill C-19, did you have full consultation with these people?

Mr. Georgetti: Sir, as I said, we were notified two weeks ago. We do have a clear position on transportation deregulation from our convention that was held on December 5, 1986. Our convention, which is the governing body of the federation and all of the affiliates, passed resolutions relative to deregulation, privatization and free trade. We are unequivocally opposed to all three. Yes, I would say with confidence that we speak for our affiliates.

• 1405

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): All right. In the same line, would you say that with the National Transportation Act, if we had our brief dating back to 1967... If I go through the four questions you have presented in your brief in terms of full employment, I would think you would agree with me that today in Canada, from the east coast to the west coast or vice versa, we do not have full employment in terms of change.

With the 250,000 people whom you represent, do you make a distinction or have you made a distinction with your unions or what not on the difference between deregulation and economic regulatory reform? Do you see any difference between the two?

Mr. Georgetti: I do not think I could fairly answer that question and I will tell you why: again, we do not know enough about deregulation and the impacts of deregulation and we have not had enough time to understand what the government's intention is, what the impacts will be on the communities, to adequately answer your question.

Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Of course at the same time I say that I am not here to attack you, I am here to listen.

With the white paper that came out, *Freedom to Move*, there were consultations across the country, and with the complexity of our country, guaranteed that it is difficult to meet everyone on a one-to-one basis. But with the consultations we had on *Freedom to Move* and with the capitals we will be visiting with this committee, would you at least not say that in the past, with the way our transportation system is and our laws and the regulations we have now, our law is more or less set up for the carrier and not for the shipper or the consumer?

I guess what I am trying to say is that with the proposals in Bill C-18 and Bill C-19 we should try to strike a balance between the carrier, the shipper and the consumer. I think this is a very important point to be made.

Mr. Georgetti: That is a commendable motive, but again our argument quite clearly is that it is not striking any sort of balance. The way we read the legislation—and again, we do not have the privilege of understanding the full intent and the

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Très bien. Avez-vous consulté vos membres au sujet de ces deux projets de loi?

M. Georgetti: Comme je vous l'ai dit, il y a seulement deux semaines que nous avons été informés de votre arrivée. Cependant, notre congrès, qui s'est tenu le 5 décembre 1986, a adopté une position très claire sur la déréglementation des services de transport. En effet, il a adopté des résolutions s'opposant sans aucune équivoque à la déréglementation, à la privatisation et au libre-échange. Or, notre congrès est l'organisme suprême de la fédération et de tous ses affiliés. Je n'ai donc aucune hésitation à vous dire que je m'exprime au nom de tous nos affiliés.

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): Très bien. A ce même sujet, diriez-vous qu'avec la Loi nationale sur les transports, si notre mémoire remontait jusqu'en 1967... Si je parcours les quatre questions que vous avez présentées dans votre mémoire à propos du plein emploi, vous serez sans doute d'accord avec moi pour affirmer qu'actuellement, le Canada, de la côte est à la côte ouest, nous n'avons pas le plein emploi.

Avec les 250,000 personnes que vous représentez, faites-vous ou avez-vous fait avec vos syndicats une distinction sur la différence entre la déréglementation et la réforme de la réglementation économique? Voyez-vous une différence entre les deux?

M. Georgetti: Je ne pense pas pouvoir répondre correctement à votre question, et je vais vous dire pourquoi: encore une fois, nous n'en savons pas assez sur la déréglementation et ses répercussions, et nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour bien comprendre l'intention du gouvernement et les répercussions de ces mesures sur les collectivités.

M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine): J'affirme en même temps, bien sûr, que je ne suis pas ici pour vous attaquer, mais pour vous écouter.

Avec le Livre blanc qui est sorti sur la liberté de déplacement, il y a eu des consultations dans tout le pays. Étant donné la complexité de ce pays, il est difficile de rencontrer chacun individuellement. Mais étant donné les consultations que nous avons eues sur la liberté de déplacement et les capitales que ce Comité va visiter, ne diriez-vous pas au moins que jusqu'ici, avec notre système de transport, nos lois et nos règlements, notre législation favorise plus ou moins les transporteurs et non les expéditeurs ou les consommateurs?

Ce que je veux dire, c'est qu'avec les projets de loi C-18 et C-19, nous devrions rechercher un équilibre entre les transporteurs, les expéditeurs et les consommateurs. C'est là, je pense, une question très importante.

M. Georgetti: Votre motif est louable, mais encore une fois, notre argument est qu'on n'atteindrait là aucune sorte d'équilibre. Notre interprétation de la législation—et encore une fois, nous n'avons pas le privilège d'en comprendre

[Text]

thrust of the legislation yet—is that it does not strike a balance; in fact it creates an imbalance even worse that we have in existence now. This is new and it is an attempt to solve a problem, we say, and I appreciate that; but it is the wrong way to do it, in our view.

You cannot solve a problem by creating further problems. Doing a four-year trial or looking at it after four years or reviewing it after four years is like the old saying about letting the horses out and then closing the corral door. It does not do any good.

We think if there is a problem and it needs to be solved, then we will be the first to agree that there is a problem, but the solution we think needs more study, it needs more input and it needs to be . . . back to our four points. We think you have to consider those four points very heavily. Capital and job creation are very important to the labour movement, but there are some priorities which we say come before that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If we could use the example 2—Mr. Chairman, I am sorry if I take too long—but you talk about the labour movement and to use a small example, in the city of Moncton where two labour unions blocked the loss of 400 or 500 jobs or whatever was involved, when you get into the general philosophies at some point in time, it is nice to shoot at anything that moves.

Mr. Georgetti: What does that have to do with this?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Now that we recognize that in economic regulatory reform, which is a major difference from deregulation—and I think it would be good for your people and your researchers to look at the difference—when we are talking north of 60 or north of 55, we are talking about remote and isolated areas. I come from one of them. But when we talk about the union philosophy—and God love the unions; I am a former president of a teacher's union—when two unions can block the number of 400 or 500 jobs in one area, and we go in and we say that the old system is not working so we are going to try something new—we have a regulatory agency that is going to look and watch and have complete surveillance over what is going on—it has to be an optimistic enough approach. I am not saying that as a Conservative or an NDPer.

• 1410

Mr. Georgetti: No. I appreciate that. Do you know the difference between this and those two unions that blocked the sale of that railway? Those two unions followed the democratic process. They polled their membership. They discussed it with them, and then had a vote, and the majority ruled. I do not see that happening here, sir.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I guess what we have to do if we cannot live in the 1960s or the 1950s, we have to try to move into the 1980s and the 1990s and the next century.

The Chairman: We are encroaching on the next witness. But, Mr. Taylor, you indicated a question.

[Translation]

entièrement l'intention—c'est qu'elle ne crée pas d'équilibre. En fait, elle crée un déséquilibre pire encore que celui qui existe actuellement. Voici une nouvelle tentative de résoudre le problème, que j'apprécie, mais à notre avis, ce n'est pas la bonne manière de procéder.

On ne peut résoudre un problème en en créant d'autres. Mettre une solution à l'essai pendant quatre ans ou en étudier les résultats après quatre ans, c'est comme laisser sortir les chevaux et refermer la porte de l'enclos. Cela n'arrange rien.

Nous pensons que s'il y a un problème à résoudre, et nous serons les premiers à l'admettre, la solution demande à être étudiée plus avant, nous avons besoin de davantage de renseignements, ce qui nous ramène à nos quatre questions. Il faut étudier ces quatre questions de très près. La création de capitaux et d'emplois sont très importantes pour le mouvement syndical, mais il y a des priorités qui viennent avant cela.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si je puis parler du deuxième exemple—excusez-moi, monsieur le président, d'être si long—vous parlez du mouvement syndical. Pour prendre un petit exemple, dans la ville de Moncton où deux syndicats ouvriers ont évité la perte de 400 ou 500 emplois, plus ou moins, lorsqu'on considère le problème d'un point de vue général, il est bon de faire feu de tout bois.

M. Georgetti: Qu'est-ce que cela a à voir avec la question?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Maintenant que nous reconnaissons que la réforme de la réglementation économique est fort différente de la déréglementation—et il serait bon, je pense, que vos représentants et vos chercheurs étudient cette différence—lorsque nous parlons de régions situées au nord du 60^e ou du 55^e parallèle, nous parlons de régions éloignées et isolées. Je viens de l'une d'elles. Mais lorsque nous parlons de la philosophie syndicale—et Dieu adore les syndicats; je suis ancien président d'un syndicat d'enseignants—et que deux syndicats arrivent à éviter la perte de 400 ou 500 emplois dans une région, que nous intervenons que pour affirmer que l'ancien système ne fonctionne pas et que nous allons tenter autre chose—nous avons un organisme de réglementation qui va superviser tout ce qui va se passer—il faut que ce soit quelque chose d'optimiste. Je ne dis pas cela en tant que conservateur ou de membre du NPD.

M. Georgetti: Non. Je comprends. Connaissez-vous la différence entre celui-ci et les deux syndicats qui ont empêché la vente de ce chemin de fer. Ces deux syndicats ont suivi un processus démocratique. Ils ont interrogé leurs membres. Nous avons discuté avec eux, puis ils ont voté, et la majorité l'a emporté. Je ne vois ce qui se passe, ici.

M. Gray (Bonaventure—île de la Madeleine): Je pense que si nous ne pouvons nous en tenir à la situation des années 50 ou 60, nous devons nous engager dans les années 80, 90, et dans le 21^e siècle.

Le président: Nous empiétons sur le temps accordé au témoin suivant. Mais, monsieur Taylor, vous avez une question.

[*Texte*]

Mr. Taylor: I will pass.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman, a short technical question.

On page 11 of your brief, at the bottom, you make reference to structural cracking and the spending by airlines has dropped over the period 1980 to 1984 for each of the six aircraft types. Is that American airlines, or is that Canadian?

Mr. Georgetti: American.

Mr. Angus: That is American. So that is as a result of deregulation in the States.

Mr. Georgetti: Those are the facts as we have determined them.

Mr. Angus: And the source of that is Transport Canada?

Mr. Georgetti: Yes, and *The Globe and Mail*.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just one final comment. Let me remind my colleague, Mr. Gray, that it was a Crown corporation in the first place that decided to close Moncton. It was not the Indians who did that.

The Chairman: We all know the history of that, and that is not relevant directly to Bill C-18 and Bill C-19.

Mr. Robichaud: I agree with that.

The Chairman: And certainly Mr. Robichaud would agree with that, and so would Mr. Angus.

Mr. Georgetti, I am interested in that comment in your brief, on page 12, about the one province—and you said it was Nova Scotia,—where trucking fatalities had increased. Could your director of research give us the reference? I am from Nova Scotia, and I know some of the trucking companies, and I must say that fact I was unaware of, and I would appreciate receiving that.

I want to thank you for your brief. I must say I was trying to hurry you along, but frankly I think it got more interesting, with respect, as the questions came.

Just to answer a couple of your rhetorical questions in terms of democracy, and without being provocative, you represented very validly and very well the members in your union and your federation.

Now, we are going to meet the Canadian Labour Congress, Shirley Carr, in Ottawa. There have been four meetings that I know of, and I checked on this while you were giving your evidence, where the officials of the Canadian Labour Congress . . . Whether their input was reflected in these bills, I am not sure of that—and obviously you do not always get your own way, no matter where you sit around a table; we all know that—but at least there has been some input as far as that is concerned.

I wanted to point out to everyone in this room something you said in your very first sentence that this whole thing is a sham. We are all human and so we wonder, why are we going

[*Traduction*]

M. Taylor: Je passe.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Une petite question technique.

A la page 11 du mémoire, en bas, vous parlez de problèmes structurels et des dépenses de lignes aériennes, qui ont été réduites entre 1980 et 1984 pour chacun des six types d'avions. S'agit-il de compagnies américaines, ou canadiennes?

M. Georgetti: Américaines.

M. Angus: De compagnies américaines. C'est donc à cause de la déréglementation qui a eu lieu aux États-Unis.

M. Georgetti: Ce sont les faits tels que nous les avons déterminés.

M. Angus: Et la source de vos renseignements, est Transports Canada?

M. Georgetti: Oui, et le *Global and Mail*.

M. Angus: Monsieur le président, un dernier commentaire. Je rappelle à mon collègue monsieur Gray que c'est une société de la Couronne qui, en premier lieu, a décidé de fermer Moncton. Ce ce sont pas les Indiens.

Le président: Nous connaissons tous l'histoire, qui d'ailleurs n'a pas de rapport direct avec les projets de loi C-18 et C-19.

M. Robichaud: Je suis d'accord avec vous.

Le président: Et monsieur Robichaud sera certainement d'accord lui aussi, ainsi que monsieur Angus.

Monsieur Georgetti, je trouve intéressant ce que vous indiquer dans le mémoire, à la page 12, sur une province—et vous citez la Nouvelle-Ecosse—le nombre de décès a augmenté parmi les camionneurs. Votre directeur de la recherche pourrait-il nous citer ces références? Je viens de Nouvelle-Ecosse, je connais certaines entreprises de camionnage et je dois dire que je n'étais pas au courant de la situation. J'aimerais bien obtenir ce renseignement.

Je tiens à vous remercier de votre exposé. Je dois avouer que j'ai essayé de vous presser, mais en toute franchise, cela est devenu plus intéressant avec les questions.

Pour répondre à quelques-unes des vos questions rhétoriques à propos de la démocratie, et sans vous vouloir vous provoquer, je dois dire que vous représentez très bien et façon valable les membres de votre syndicat et de votre fédération.

Nous allons maintenant rencontrer Madame Shirley Carr, du Congrès du travail du Canada à Ottawa. Il y a quatre réunions dont j'ai connaissance, et j'ai vérifié pendant votre témoignage, où des représentants du travail du Canada . . . je ne suis pas sûr qu'on ait tenu compte de son point de vue dans les projets de loi. Bien évidemment, vous n'avez pas toujours votre mot à dire, quelle que votre place autour d'une table, nous le savons tous, mais il n'en a pas été tout à fait ainsi dans ce cas.

Je tenais à signaler à tout le monde dans cette pièce une chose que vous avez dite dès votre première phrase, c'est que toute l'affaire est truquée. Nous sommes tous des êtres

[Text]

through the exercise; why do we travel out here when an important witness thinks it is sham? Do you appreciate, sir, that in the previous National Transportation Act debate of 1966-67 there was no travel of a committee of Parliament—

Mr. Georgetti: I appreciate that.

The Chairman: —anywhere in the country? We are at least trying to do a little. We are not covering all the bases—

Mr. Georgetti: That is like having half an apple.

The Chairman: Okay, it is half a loaf, but we are not feeding everybody, and it is not possible to do it.

In terms of your democratic vote, you are right. That is good. There was a vote in the House of Commons on second reading on this bill representing 25 million Canadians, whether they are right or wrong. That is how we get there.

We did not advertise this time. It was \$60,000 in our advertising last year when we came to *Freedom to Move*. We anticipated that anyone interested in transportation, all groups, knowing that this debate was percolating back east, that they were sort of... And most people, frankly, have responded. I appreciate there was not that much time to come to town, and there was not that much notice, but quite frankly, we did not even know if we were going to travel. We wanted to get out and get it, and frankly you have opened up some very interesting dimensions in the exchange, so I want to thank you for coming.

But in that original transportation debate from the MacPherson report, we have already had more consultation and legislative input in this bill. That bill had four days of public debate before second reading. The committee did not travel. And in our travel—admittedly too little—we are going to have more hearings of people and hours attended than all they did in the Committee of Whole back in 1967.

We have not satisfied everybody, but at least we have tried to meet some public demand to have input on this important question.

• 1415

Mr. Georgetti: Mr. Chairman, just to refresh your view of history—

Mr. Angus: There was a royal commission two years ahead of this, which held public hearings across Canada. Therefore there was not the same need in those days for the parliamentary committee to deal with it in a public way.

The Chairman: I admit there was a royal commission. It was the MacPherson royal commission. We are all very aware of it. I was there during the debate. I was a young member then and I wondered why committees did not travel then, even after the royal commission. We all know how rarified royal commissions are. There are three volumes to the royal commission, if you read them, Mr. Angus.

[Translation]

humains et nous demandons pourquoi tout cela, pourquoi nous venons juste ici alors qu'un témoin important estime que l'affaire est truquée. Savez-vous bien que lors du précédent débat sur la Loi nationale sur les transports, en 1966-1967, aucun comité du Parlement ne s'est déplacé...

M. Georgetti: Je sais cela.

Le président: ... dans le pays? Doc, nous essayons d'en faire un minimum. Nous ne couvrons pas l'ensemble des questions...

M. Georgetti: C'est comme d'avoir une demi-pomme.

Le président: Bon, d'accord, nous ne nous occupons pas de tout le monde, mais c'est impossible de toute façon.

Pour ce qui est d'un vote démocratique, vous avez raison. C'est une bonne chose. Il y a eu un vote à la Chambre des communes en deuxième lecture de ce projet de loi qui intéresse 25 millions de Canadiens, qu'ils aient raison ou tort. C'est ainsi que nous procédons.

Nous n'avons pas fait de publicité cette fois-ci. L'année dernière, nous avons fait pour 60 000\$ de publicité à propos du Livre blanc sur la liberté de déplacement. Nous pensions que quiconque s'intéresse au transport, tous les groupes, sachant que le débat allait se dérouler dans l'Est, allaient réagir. Et bien franchement, la plupart ont réagi. J'avoue que nous n'avons pas laissé beaucoup de temps pour venir en ville, et qu'il n'y pas eu un préavis important, mais en toute franchise, nous ne savions même si nous allions partir en déplacement. Nous voulions faire du bon travail et je dois dire que vous avez permis d'excellents échanges. Je vous remercie donc d'être venu.

Mais pour le débat original sur les transports issu du rapport MacPherson, il a déjà eu davantage de consultation et de travail législatif réalisés à propos de ce projet de loi. Il a été soumis à quatre jours de débat public avant la deuxième lecture. Le Comité ne s'est pas déplacé. Et lors de nos déplacements—que nous avouons insuffisants—nous allons entendre davantage de témoins et travailler pendant plus longtemps que cela n'a été le cas en comité plénier en 1967.

Nous n'avons pas satisfait tout le monde, mais au moins, nous avons tenté de répondre aux souhaits du public de se renseigner sur cette importante question.

M. Georgetti: Monsieur le président, pour vous remettre dans un contexte historique...

M. Angus: Il y a eu une commission royale d'enquête deux ans auparavant, qui a tenu des audiences publiques dans tout le Canada. Il n'était donc pas nécessaire à l'époque que le Comité parlementaire agisse de concert avec le public.

Le président: J'admets qu'il y avait une commission royale. C'était la Commission MacPherson. Nous le savons tous. J'étais là au cours du débat. J'étais jeune député à l'époque, et je me demandais pourquoi les comités ne se déplaçaient pas, même après la commission royale d'enquête. Nous savons tous que ces commissions se sont faites rares. La commission a sorti trois volumes, que vous avez peut-être lus, monsieur Angus.

[Texte]

Mr. Angus: No, I have not, sir.

The Chairman: They are very complicated. It is more sensible to start doing what we are trying to do, even though it is not perfect. But anyway, thank you very much.

Mr. Georgetti: I would just like to close by quoting Tommy Douglas.

The Chairman: He was pretty good.

Mr. Georgetti: He said that the Americans have the hawks and doves but the Canadians have the parrots. Let us not make it true.

The Chairman: We have the beavers, too. Thank you very much.

Our next witness is Mr. Dan Miller, who is a Member of the B.C. Legislative Assembly. Mr. Miller, you have a brief, which has been circulated. You have been in the audience, Mr. Miller, and you know what we are trying to follow. I will not take any more time. If you want to give us an overview, your time is your own. It is 10, 12 or 15 minutes, and then questions.

Mr. Dan Miller (Member, B.C. Legislative Assembly): Thank you, Mr. Chairman. First of all, my brief is very short. I would back up the comments made by Mr. Georgetti in terms of the kind of notice that I received in advance of this committee hearing. It could be that in my interest in the new session of Parliament that just began in Victoria, I could have been aware of it before. But certainly I have had about two weeks or a little bit less. My brief tends to be somewhat philosophical, and this is not necessarily bad, Mr. Chairman.

The Chairman: No, it is not bad at all. You do what you want to do. But the only thing is that we are on the bill. If you have pertinent thoughts to say about the bill in which to incorporate your philosophy, this helps the committee. Otherwise, take it away, because there will not be any questions.

Mr. Miller: I will just briefly summarize the recommendations I have made, and then perhaps you may want to ask some questions.

The first recommendation is that prior to pursuing with the bills, a complete impact study and analysis should be done on the potential effects of the legislation on the various modes of transportation in this country. I note this really was the situation in the United States. We should investigate the U.S. experience and try to see if any of the problems concerned with deregulation are applicable to Canada and the potential effects that they may have here.

On an interim basis, it is quite within the purview of the Canadian Transport Commission to deal with problems perceived or real concerning restrictions or problems concerning difficulties in increasing competition of business expansion in the transportation industry in this country. Obviously the follow-up to it is that the bills should be hoisted in the interim.

I could just offer a couple of observations. I happen to be a rural member from an area in northern B.C., Prince Rupert. I

[Traduction]

M. Angus: Non, je ne les ai pas lus.

Le président: Ils sont très compliqués. Il vaut mieux commencer par ce que nous essayons de faire, même si ce n'est pas parfait. Quoi qu'il en soit, je vous remercie.

M. Georgetti: J'aimerais, pour terminer, citer Tommy Douglas.

Le président: Il était très bon.

M. Georgetti: Il a dit que chez les Américains, il y a des faucons et des colombes, mais que chez les Canadiens, il y a des perroquets. Essayons de ne pas lui donner raison.

Le président: Nous avons aussi des castors. Je vous remercie.

Notre témoin suivant est M. Dan Miller, membre de l'Assemblée législative de Colombie-Britannique. Monsieur Miller, vous avez un exposé, qu'on a fait circuler. Vous avez assisté au débat, monsieur Miller, et vous savez de quoi il s'agit. Je m'empêterai pas plus sur votre temps. Si vous voulez nous donner un aperçu, vous êtes libre de le faire. Vous avez 10, 12 ou 15 minutes, puis nous passons aux questions.

M. Dan Miller (membre, Assemblée législative de Colombie-Britannique): Je vous remercie, monsieur le président. D'abord, mon exposé est très bref. Je reprendrai les observations de M. Georgetti à propos du préavis que j'ai reçu en ce qui concerne cette audience du comité. Il eut été dans mon intérêt, pour la nouvelle session du Parlement qui vient de commencer à Victoria, que je sois prévenu plus tôt. Mais enfin, j'ai eu deux semaines ou presque. Mon exposé a tendance à être un peu philosophique, ce qui n'est pas forcément mauvais, monsieur le président.

Le président: Non, ce n'est pas du tout mauvais. Vous faites ce que vous voulez. La seule chose, c'est que nous discutons du projet de loi. Si vous avez des observations pertinentes à faire sur le projet de loi, que vous puissiez intégrer dans votre philosophie, cela serait utile au Comité. Sinon, n'en parlez pas, car il n'y aura pas de questions.

M. Miller: Je vais résumer brièvement les recommandations que j'ai faites, puis vous pourrez poser des questions si vous le souhaitez.

Ma première recommandation, c'est qu'avant de poursuivre l'étude des projets de loi, il faudrait réaliser une étude et une analyse d'impact complète sur les répercussions potentielles de la législation sur les divers modes de transport de ce pays. Je note que c'était là la situation aux États-Unis. Nous devrions étudier l'expérience américaine et voir si certains des problèmes posés par la déréglementation s'appliquent au Canada et quels en seraient les effets potentiels.

Provisoirement, il serait tout à fait dans les cordes de la Commission canadienne des transports d'étudier les problèmes perçus ou réels concernant les restrictions ou les difficultés que nous avons à accroître la concurrence en matière de transport dans ce pays. Il s'ensuit évidemment que l'étude de ces projet de loi devrait être remise en attendant.

J'ai quelques observations à faire. Je suis député d'une région rurale du nord de la Colombie-Britannique, Prince

[Text]

do not think most people in this community, including the city council, have really been aware of these proposed changes or the implications for those communities.

One of my particular concerns, if I had to make a recommendation regarding an item in the bill, would be that the 55-degree latitude demarcation line between north and south in this province should be moved south. Clearly we have a situation where Sandspit, Prince Rupert, Terrace, Smithers, Prince George, Dawson Creek and Fort St. John, all relatively small communities, Prince George being the largest, previous to the merger of CP Air and PWA were served by either one of those two airlines. They are now served by a monopoly.

I have a great fear that those communities will have been paying on a per kilometre basis a much greater fare than exists in other parts of this country. They will be the captive of a monopoly and will not be afforded even the minimal protection afforded to northern communities in Bill C-18. That is one concrete recommendation. I have brought that to the attention of the provincial Minister of Transport, and I understand that a change is possible upon application to the CTC at this time.

• 1420

To sum up, it is a philosophical debate. I think on the one side we have the people who believe the marketplace will ultimately take care of all situations, and on the other side we have people who believe that—I do not think this is an argument about deregulation, I think it is an argument about the appropriate degree of regulation. That actually puts things in a much better context, because I think deregulation is simply a buzzword. It is my belief that we need regulation.

We have seen the trucking industry in this country occupy an increasingly significant portion of the market, say, from the 1950s at about 10%, I think, up to about 50% today, if I am not mistaken. I think there are a number of very serious questions, particularly for me, about the impact on more remote communities in this province.

We are not the United States. We are a big country that is not very heavily populated north of the Canada-U.S. border, and I am afraid that some of those communities are going to suffer terribly as a result of the change and the reverse onus.

I will leave it at that, Mr. Chairman. I will be happy to try to answer any questions any of the members might have.

The Chairman: Thank you, Mr. Miller, for co-operating with the Chair and giving the overview of your brief, which is short, and focusing on some of the aspects of the bills. I will throw it open to questions. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Miller, welcome. I appreciate your spending some time with the committee today.

[Translation]

Rupert. Je ne pense pas que la plupart des gens de ma circonscription, y compris les membres du conseil municipal, se rendent bien compte des changements proposés ou des répercussions qu'ils auraient chez eux.

Si j'avais une recommandation à faire en ce qui concerne un article du projet de loi, je demanderais à ce que la ligne de démarcation entre le nord et le sud de la province, qui est fixée à 55 degrés de latitude, soit déplacée vers le sud. Il est clair que des agglomérations comme Sandspit, Prince Rupert, Terrace, Smithers, Prince George, Dawson Creek et Fort St. John sont relativement peu importantes, Prince George étant la plus importante et qu'avant la fusion de CP Air et de PWA, elles étaient desservies par l'une ou l'autre de ces compagnies. Elles sont maintenant desservies par un monopole.

J'ai bien peur que ces agglomérations doivent payer un tarif kilométrique bien plus élevé qu'ailleurs dans le pays. Elles vont dépendre d'un monopole et ne disposeront même pas de la protection minimum qu'offre aux agglomérations du nord le projet de loi C-18. Il s'agit là d'une recommandation concrète. Je l'ai portée à l'attention du ministre provincial des Transports et je sais qu'un changement est possible actuellement si l'on dépose une demande auprès de la Commission canadienne des transports.

Pour résumer, il s'agit d'un débat philosophique. Nous avons d'une part ceux qui croient qu'en fin de compte, la loi du marché va régler toutes les situations, et d'autre part, ceux qui croient... Je pense que le débat porte non pas sur la déréglementation, mais sur l'importance que doit avoir la réglementation. Cela met les choses dans une meilleure perspective, car ce mot de déréglementation est un mot passe-partout. Je pense que nous avons besoin d'une réglementation.

Nous avons vu les transports routiers, dans ce pays, occuper une place de plus en plus importante dans le marché, passant, disons, d'environ 10 p. 100, je pense, dans les années 50, à environ 50 p. 100 aujourd'hui, si je ne m'abuse. Cette évolution pose certaines questions très sérieuses, à moi en particulier, pour ce qui est des répercussions sur les agglomérations éloignées de la province.

Nous ne sommes pas aux États-Unis. Nous sommes un grand pays qui n'est pas très densément peuplé au nord de la frontière canado-américaine, et je crains que certaines de ces agglomérations souffrent terriblement du changement et de la nouvelle répartition des charges.

J'en reste là, monsieur le président. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions des députés.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Miller, d'avoir collaboré avec moi et de nous avoir donné un aperçu de votre exposé, qui est bref, vous attachant à certains aspects des prochaines lois. Nous commençons les questions. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Miller. J'apprécie le fait que vous consacrez une partie de votre temps au comité aujourd'hui.

[Texte]

I want to start with your comment about the 55th parallel. Is there any community in British Columbia that could withstand a deregulated environment? For example, could Vancouver? How many communities would not be hurt, in your estimation, by deregulation?

Mr. Miller: I think some of the interior communities—I draw the distinction here, because there is obviously a change as a result of what has happened in the United States. I am a new MLA, and newly put in the position of being the critic for transportation in this province. I have tried to read as much as I can and learn as much as I can in a relatively short time.

It appears to me that on the short haul runs, for example, into the interior—I am dealing now particularly with airlines. You can catch a DASH-7 in Victoria, which goes to Vancouver and then goes on to Castlegar, and that makes sense. But in the north, where we have 480, 490 kilometres to Prince Rupert, in my opinion, it is essential that we maintain jet service. Yet I have heard talk that we would be downgraded to DASH-7 or DASH-8. That clearly is a loss of service to the people of Prince Rupert and presumably Sandspit and Terrace, and those other communities as well.

That is not to mention what may happen with regard to rates. We have not enjoyed the benefit of the significant reductions in air fare that are being offered on the corridor, say, between the major cities or trans-Canada routes. We pay a premium, in my opinion, for air transportation.

Mr. Angus: In terms of that line, the line right now in the bill is at 55 degrees. There is provision in the bill for variations of that, upon application. But it has been suggested that the baseline should in fact be moved, in terms of the legislation. Is there a reference point in the province of British Columbia where there should be a line above which there is a form of regulation and below which there is a form of deregulation, or is it that simple? Can it be an east-west line, or is it going to be up and down?

Mr. Miller: That is a good question, Mr. Angus. I am not in a position to be definitive about where that line should be. I have made suggestions. For example, I asked a question of the Minister of Transport in the legislature the other day, asking if he would support a move of the line to 54 degrees. I have done that, I suppose somewhat parochially, because of the fact that I represent a community north of 55.

• 1425

There needs to be discussion in this province about where an appropriate line would be. Certainly I think some of the southern interior communities will not be so severely impacted. I am presuming this bill is going through regardless of these hearings, and probably without any major amendments. It is certainly something I will be pursuing provincially. I hope the provincial Minister of Transport will be prepared to make a submission on where that line should be.

[Traduction]

Je commencerai par votre observation sur le 55^e parallèle. Y a-t-il des agglomérations, en Colombie-Britannique, qui pourraient se permettre la déréglementation? Vancouver, par exemple? A votre avis, combien d'agglomérations ne souffriraient pas de la déréglementation?

M. Miller: Pour certaines localités de l'intérieur, je fais une distinction car, de toute évidence, la situation a évolué à la suite de ce qui s'est passé aux Etats-Unis. Je suis un nouveau membre de l'Assemblée législative et je viens d'obtenir la responsabilité de critique en matière de transport pour cette province. J'ai lu tout ce que j'ai pu sur ce sujet et j'en ai appris autant que possible en assez peu de temps.

Il m'apparaît que sur les courtes distances, par exemple, à l'intérieur des terres—je parle maintenant des compagnies aériennes en particulier—on peut prendre un DASH-7 à Victoria, se rendre à Vancouver puis à Castlegar, ce qui est logique. Mais dans le Nord, où il y a 480, 490 kilomètres jusqu'à Prince Rupert, il est essentiel, à mon avis, de maintenir un service par avion à réaction. Et pourtant, j'ai entendu dire que nous allons obtenir des DASH-7 ou des DASH-8. Cela représente une nette détérioration du service pour les habitants de Prince Rupert, peut-être pour ceux de Sandspit et de Terrace, et pour ceux d'autres localités.

Sans parler de ce qui pourrait arriver des tarifs. Nous n'avons pas bénéficié de réductions sensibles des tarifs aériens comme celles qu'on offre, par exemple, entre les grandes villes ou sur les itinéraires transcanadiens. A mon avis, nous payons une prime pour bénéficier du transport aérien.

M. Angus: Pour revenir à la limite, celle-ci est actuellement fixée à 55 degrés de latitude dans le projet de loi. Il y a des dispositions de celui-ci qui prévoient des possibilités de variations sur demande. Mais il a été proposé de déplacer cette ligne de base dans la législation. Y a-t-il en Colombie-Britannique un point de référence permettant de tracer une ligne au-dessus de laquelle il y aurait une sorte de réglementation et au-dessous de laquelle il y aurait une sorte de déréglementation, ou les choses ne sont-elles pas si simples? Peut-il s'agir d'une ligne est-ouest, ou nord-sud?

M. Miller: C'est une bonne question, monsieur Angus. Je ne suis pas en mesure de vous répondre précisément sur l'emplacement de cette ligne. J'ai fait des suggestions. L'autre jour, par exemple, à la législature, j'ai demandé au ministre des Transports s'il serait d'accord pour que cette ligne soit déplacée et fixée à 54 degrés de latitude. Je l'ai fait, j'imagine, avec un esprit de clocher, car je représente une agglomération située au nord du 55^e parallèle.

Il y a besoin de discussions dans cette province à propos de l'emplacement approprié de cette ligne de démarcation. Je pense que les répercussions ne seront pas aussi graves pour certaines localités du sud situées à l'intérieur des terres. J'imagine que ce projet de loi va être adopté quelque que soit le résultat de ces audiences, et sans doute sans amendement important. Je vais certainement poursuivre l'étude de la question sur le plan provincial. J'espère que le ministre

[Text]

Mr. Angus: One of the provisions in the bill eliminates cross-subsidization on an air carrier where the lucrative route pays for the extra cost of servicing Prince George, Prince Rupert or whatever. The bill proposes to change cross-subsidization to an imposition of a public duty. The taxpayers will subsidize those runs. Do you believe it makes sense to alter the system in that way? You could have a situation where, on a particular run, a lucrative profit-making carrier decides they need a subsidy and will get one.

Mr. Miller: I do not agree. I wonder why any agency or government body would want to have imposed on them or assume the responsibility for deciding who should be subsidized and who should not. I think the situation we have now with cross-subsidization is a superior system. Given the information they receive from the carriers, the regulatory agency can say that you cannot raise your fares on this particular run, or you must maintain this schedule whether it is an airline, rail or whatever it might be. You have to do it; we are telling you. If you get into the situation where the agency decides who is to be subsidized, it opens the door to who has the political clout, who has the muscle. Once you get that kind of interference in a transportation agency, I think things could deteriorate.

I note CN opposes the the bills. There is a passenger service from Prince Rupert through to Jasper. Some years ago I submitted a presentation to a CTC commission ruling on CN's application to get rid of that service. Under the bill, once it has passed, it is clear it will not be rid of... It will not be a question of me going to a CTC hearing in Prince Rupert; it will be reacting after the fact. When you do things after the fact, quite often people do not pay attention.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Mr. Miller, on page 5 of your briefly you say that remote communities may see service levels decline. Would you have any precise suggestion or amendment we could introduce in this bill to protect those remote areas or give proper consideration to regional development? Do you think there is away we could have some kind of clause to make sure these communities are not discriminated against?

Mr. Miller: I candidly admit I am not familiar with every clause of this bill. I have done my best to try to get the substance of the bill. Presupposing this bill will go through, I would suggest those communities north of the demarkation line should continue to enjoy a regulated transportation industry.

Mr. Robichaud: I was speaking of communities that would be south of that line in places like New Brunswick.

[Translation]

provincial des transports sera disposé à faire une déclaration sur l'emplacement que devrait avoir cette ligne.

M. Angus: L'une des dispositions du projet de loi met fin aux doubles subventions pour les transporteurs aériens dont les itinéraires lucratifs remboursent les frais supplémentaires que suppose le fait de les servir des localités comme Prince George ou Prince Rupert. Il est proposé, dans le projet de loi, de remplacer les doubles subventions par l'imposition d'un droit public. Ce sont les contribuables qui vont subventionner ces lignes. Pensez-vous qu'il soit logique de modifier le système dans ce sens? On pourrait se trouver dans la situation où, sur une ligne lucrative, un transporteur qui réalise des profits décidera qu'il lui faut une subvention et l'obtiendra.

M. Miller: Je ne suis pas d'accord. Je ne vois pas pourquoi une agence ou un organisme gouvernemental imposerait son point de vue et déciderait qui doit être subventionné et qui ne doit pas l'être. Je pense que la situation actuelle, avec les doubles subventions, est bien meilleure. A partir des renseignements qu'il obtient des transporteurs, l'organisme de réglementation peut décider que ceux-ci ne peuvent augmenter leur tarif sur telle ligne ou qu'ils doivent maintenir le service actuel, qu'il s'agisse d'une compagnie aérienne, ferroviaire ou autre. Il faut agir ainsi; nous vous l'affirmons. Si l'on en arrive à une situation où c'est l'organisme qui décide qui va être subventionné, on ouvre la porte aux manigances politiques. Si l'on admet de telles interventions au sein d'un organisme de transport, la situation risque de se détériorer.

Je note que le CN est opposé aux projets de lois. Il y a un service passagers entre Prince Rupert et Jasper. Il y a quelques années, j'ai présenté un mémoire à la Commission canadienne des transports concernant la demande du CN de laisser tomber ce service. Lorsque le projet de loi aura été adopté, en vertu de celui-ci, le CN ne pourra pas le faire. Il ne s'agira pas pour moi de me rendre à une audience de la Commission à Prince Rupert; il s'agira de réagir après les faits. Lorsqu'on agit après les faits, souvent les gens n'y font pas attention.

Le président: Merci, Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Monsieur Miller, à la page 5 de votre exposé, vous dites que les localités éloignées risquent de voir la qualité du service se détériorer. Auriez-vous des suggestions ou un amendement précis à proposer au projet de loi afin de protéger ces localités éloignées ou de tenir suffisamment compte du développement régional? Pensez-vous que nous pourrions introduire une disposition quelconque garantissant qu'aucune discrimination ne sera exercée à l'encontre de ces localités?

M. Miller: J'admets en toute innocence que je ne connais pas toutes les dispositions du projet de loi. J'ai fait de mon mieux pour en assimiler les grandes lignes. En supposant que le projet de loi est adopté, je proposerais que les collectivités situées au Nord de la ligne de démarcation continuent de bénéficier d'une industrie des transports réglementée.

M. Robichaud: Je voulais parler de localités situées au sud de cette ligne, dans des endroits comme le Nouveau-Brunswick.

[Texte]

[Traduction]

• 1430

The Council of the Maritime Premiers issued a communiqué in December asking the Minister of Transport to include in Bill C-18 a clause whereby the regional development would take precedence over viability. Would you agree with such a clause?

Mr. Miller: Certainly transportation is a key to economic development, and as such has been used by governments in this country since Confederation. Certainly British Columbia came into Confederation on the promise of a national railway. So transportation is properly an instrument of government policy, and it becomes much more difficult for governments to do that when the bill proposes to in effect give it to the marketplace to make those decisions.

I am sorry, but I bring a B.C. focus to the argument. We are a very large province with vast areas, as I said, of very sparsely populated urban centres, and I have displayed my lack of ignorance about conditions in eastern Canada, but I appreciate your concern in the question.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Benjamin: Would you allow one supplementary on the same subject?

The Chairman: Fine.

Mr. Benjamin: Mr. Miller, Mr. Robichaud's remarks about places in New Brunswick... let us relate it to British Columbia, which you know. On the demarcation line, if you have a place like Cranbrook, which is north of—

The Chairman: Mr. Benjamin, when you were out of the room, he already explained to Mr. Angus about the demarcation line.

Mr. Benjamin: Okay. Would you then agree that rather than have a hard and fixed line, the Minister or the regulatory agency will be able to designate places, even if they are right down to the 49th parallel, as ones who qualify under the designated area?

Mr. Miller: That may be appropriate, Mr. Benjamin, given the complexities of this country and the varying needs of the various provinces. In other words, rather than make one rule, you would have that kind of flexibility in dealing with the various provinces, yes.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: First of all, for clarification, Mr. Miller, when I saw B.C. Legislative Assembly, I understood there was a resolution passed in the assembly and you were representing that thinking. I see now by your brief that you are really not representing the Legislative Assembly, but you are representing perhaps your own party or yourself. What is the case?

Mr. Miller: I never came here or ever purported to represent anything but my own party. I list myself as the B.C. New

En décembre, le Conseil des premiers ministres des Maritimes a publié un communiqué demandant au ministre des Transports d'introduire dans le projet de loi C-18 une disposition donnant au développement régional la priorité sur la viabilité. Seriez-vous d'accord avec une telle disposition?

M. Miller: Il est certain que les transports sont essentiels pour le développement économique et que les gouvernements de ce pays leur donnent ce rôle depuis avant la Confédération. Lorsque la Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération, c'est avec la promesse d'une ligne nationale de chemin de fer. Les transports sont donc bien un instrument de la politique gouvernementale, ce qui devient beaucoup plus aléatoire lorsqu'on introduit un projet de loi faisant dépendre de telles décisions de la loi du marché.

Excusez-moi, mais je vous présente un point de vue qui est celui de la Colombie-Britannique. Nous sommes une très grande province comportant de vastes régions avec des agglomérations urbaines peu peuplées, comme je l'ai dit, et j'ai déclaré ignorer les conditions dans l'est du Canada, mais j'apprécie votre intérêt pour la question.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Benjamin: Autoriseriez-vous une question supplémentaire sur le même sujet?

Le président: Oui.

M. Benjamin: Monsieur Miller, essayons de rapprocher les observations de M. Robichaud sur des endroits du Nouveau-Brunswick de la Colombie-Britannique, que vous connaissez. À propos de la ligne de démarcation, si l'on prend un endroit comme Cranbrook qui se trouve au nord...

Le président: Monsieur Benjamin, à un moment où vous étiez absent, il a déjà donné des explications à M. Angus sur la ligne de démarcation.

M. Benjamin: Bien. Pensez-vous à ce moment-là qu'au lieu de fixer une ligne immuable, le ministre ou l'organisme de réglementation pourraient désigner des endroits, même s'ils sont aussi bas que le 49^e parallèle, qui feraient partie de la région désignée?

M. Miller: Ce serait peut-être une bonne chose, monsieur Benjamin, étant donné la complexité de ce pays et la variété des besoins dans chaque province. Autrement dit, au lieu de fixer une seule règle, on disposerait de ce genre de souplesse dans chaque province.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: D'abord, une explication, monsieur Miller. Lorsque j'ai visité l'assemblée législative de Colombie-Britannique, j'ai pensé qu'une résolution avait été adoptée par l'assemblée et que vous représentiez ce courant de pensée. Je vois maintenant, d'après votre exposé, que vous ne représentez pas l'assemblée législative, mais que vous représentez sans doute soit votre parti, soit vous-même. Qu'en est-il?

M. Miller: Je n'ai jamais prétendu représenter qui que ce soit, si ce n'est mon parti. Je me déclare comme étant le leader néo-démocrate de Colombie-Britannique du débat concernant

[Text]

Democratic Transportation and Highways debate leader. Obviously, we would like to be the government, but we are not.

Mr. Taylor: Fine. I think it had to be a resolution passed by the whole Legislative Assembly. I thought it was a very important item—not that yours is not important.

Mr. Miller: Well, thank you, Mr. Taylor. I am not familiar with the resolution you are talking about.

Mr. Taylor: The other point I would like to clear up . . . you mentioned communities getting service by DASH-7 and DASH-8. Lethbridge had, at one time, jet service from Air Canada, and they were carrying five or six passengers out of Lethbridge. So they discontinued that service and they now have a service with a much smaller aircraft, but they get better service. They get more service more frequently. It is safe, it is good, and they have expanded that.

So because Air Canada came out of Lethbridge, it meant that other communities like Medicine Hat and Red Deer have secured airplane service. Do you see any sense in a jet that can carry 100 or 200 people going to a place where they only get six passengers? Is it not more sensible to use a plane that will carry eight or 10 passengers?

Mr. Miller: Mr. Taylor, are you aware . . . ? This may be a question to you; I do not know if this is allowed, Mr. Chairman. But are you aware of the optimum range of a DASH-7 or a DASH-8?

Mr. Taylor: The range? Well, I do not know officially, but it runs from Lethbridge to Calgary to Red Deer, with side trips to Medicine Hat. It is a good plane and it is—

Mr. Miller: Mr. Taylor, my community is approximately 500 miles north of Vancouver, and it is my understanding that to run a DASH-7 or DASH-8 would considerably lengthen the travel time—and I say considerably. In fact, I am not convinced that it would be a good idea, although I have heard it mentioned, and I am concerned about it.

• 1435

I objected to the merger of PWA and CP Air on the basis that competition was being lessened, but one of the responses was that this merger had to take place in order for this newly formed company to compete with Air Canada. So what they are saying is that you have to be big or you cannot compete.

In response to my concern about service to my community, I was told that Air B.C. and Burrard Air have applied to serve Prince Rupert, and the same analogy is true all the way down the line. If this company has to be big to compete with Air Canada, then surely small companies in British Columbia will find it very difficult to compete with this newly formed company.

Mr. Taylor: Yes, but the newly formed company would not be competing if it withdrew its service.

[Translation]

les transports et les routes. Bien évidemment, nous aimerions constituer le gouvernement, mais ce n'est pas le cas.

Mr. Taylor: Très bien. Il fallait donc qu'une résolution soit adoptée par l'ensemble de l'assemblée législative. J'ai pensé qu'il s'agissait d'une question très importante, non pas que la vôtre ne le soit pas.

Mr. Miller: Eh bien, je vous remercie, monsieur Taylor. Je ne connais pas bien la résolution dont vous parlez.

Mr. Taylor: L'autre question que j'aimerais éclaircir est la suivante: vous avez parlé de localités desservies par des DASH-7 et des DASH-8. À une époque, Lethbridge était desservi par des avions à réaction d'Air-Canada, qui transportaient cinq ou six passagers de Lethbridge. Le service a donc été interrompu et l'endroit est maintenant desservi par un avion beaucoup plus petit, mais offrant un meilleur service. Les vols sont plus fréquents. Le service offert est sûr; il est bon et il a pris de l'expansion.

Air Canada s'étant retiré de Lethbridge, il s'en est suivi que d'autres localités comme Medicine Hat et Red Deer ont bénéficié d'un service aérien. Trouvez-vous logique qu'un avion qui peut transporter 100 ou 200 passagers s'arrête à un endroit où il n'en embarquera que 6? N'est-il pas plus intelligent de se servir d'un avion ayant une capacité de huit ou dix passagers?

Mr. Miller: Monsieur Taylor, savez-vous . . . ? Cette question pourrait vous être adressée. Je ne sais pas si j'en ai le droit, monsieur le président. Savez-vous quel est le rayon d'action optimum du DASH-7 ou du DASH-8?

Mr. Taylor: Le rayon d'action? Je ne sais pas officiellement, mais il va de Lethbridge à Calgary et à Red Deer, avec des détours par Medicine Hat. C'est un bon avion, qui . . .

Mr. Miller: Monsieur Taylor, ma localité est située à environ 500 milles au nord de Vancouver, et j'ai entendu dire que la desservir par DASH-7 ou par DASH-8 rallongerait beaucoup le voyage, et je dis bien beaucoup. En fait, je ne suis pas convaincu que ça sera une bonne idée, bien que j'en ai entendu parler et que cela me tracasse.

Je me suis opposé à la fusion de PWA et de CP Air parce que cela réduirait la concurrence, mais l'une des réponses a été que cette fusion devait avoir lieu afin que la nouvelle compagnie qui en découlerait fasse concurrence à Air Canada. Donc, en fait, il n'y a que les grosses boîtes qui puissent faire concurrence aux autres.

Lorsque je me suis inquiété du service qui allait être offert à ma localité, on m'a répondu qu'Air B.C. et Burrard Air ont fait une demande pour desservir Prince Rupert, et que le processus est le même partout. Si cette compagnie doit être importante pour faire concurrence à Air Canada, il est certain que les petites compagnies de Colombie-Britannique auront beaucoup de mal à faire concurrence à cette compagnie nouvellement formée.

Mr. Taylor: Oui, mais cette nouvelle compagnie ne ferait pas de concurrence si elle abandonnait cette ligne.

[Texte]

Mr. Miller: That is the point, lack of competition, less service and higher fares.

Mr. Taylor: It might be better service or equally good service, not necessarily less service. It is certainly better for Lethbridge.

I do not want to pursue the point, but I can see that a lot of people are being employed by new entries into the business, and that is important. They are still going to have to have liability insurance, to pass the safety tests and so on, but they provide other sources of employment. Sometimes I think your party forgets that point.

Mr. Miller: I do not think my party forgets the need for jobs in this country at all, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Well, you are forgetting the point that new entries will mean more jobs.

The Chairman: There is obviously a difference of opinion on that, Mr. Taylor. I want to thank you very much for giving your view, Mr. Miller.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, am I allowed a supplementary?

The Chairman: No, Mr. Miller was very good. He had four minutes for his presentation and there have been questions and answers. We are a little behind time for the next witness, Mr. Benjamin, and your supplementaries sometimes become a speech.

Mr. Benjamin: No way!

The Chairman: Mr. Miller, I think you are to be commended for taking the time and effort to come here. I must say that we thought it was going to be someone from the Legislative Assembly, but in terms of your recommendations and the review procedures that you wish us to do now, I know that you . . .

Mr. Benjamin is the realist, by telling witnesses that the bill has gone through second reading in the Parliament of Canada, so this committee really has no power to go back and revoke unless the Parliament of Canada revokes the bill. In other words, if Dave Barrett was Premier of B.C., you would not expect a B.C. committee travelling around that province to revoke what they had done in second reading.

On your terms of review, are you aware that in clauses 266 and 267 the Cabinet has to commission one or more persons to review the application of this bill? There is concern with this, as you and other witnesses have mentioned. In addition, the new agency has to review the operation of this act on an annual basis. So you have one review procedure of the agency, and then outside of the agency, which may have a vested interest, the Cabinet of the day has to commission people to review the whole operation of the act and find out just what has happened in view of some of the uncertainties that have been mentioned.

[Traduction]

M. Miller: C'est justement là la question: manque de concurrence, dégradation du service et augmentation des tarifs.

M. Taylor: On pourrait obtenir un service égal ou supérieur, et pas forcément inférieur. Il est certainement meilleur pour Lethbridge.

Je ne veux pas poursuivre ce débat, mais je vois que beaucoup de gens sont employés par des nouveaux venus dans l'industrie, et ça, c'est important. Il leur faut encore une assurance responsabilité civile, ils doivent subir les essais de sécurité et ainsi de suite, mais ils peuvent offrir d'autres sources d'emplois. J'ai parfois l'impression que votre parti oublie cela.

M. Miller: Je ne pense pas du tout que mon parti oublie la nécessité de l'emploi dans ce pays, monsieur Taylor.

M. Taylor: Et bien, vous oubliez que de nouveaux venus sur le marché entraînent de nouveaux emplois.

Le président: Il est évident qu'il existe une différence d'opinion à ce sujet, monsieur Taylor. Je tiens à vous remercier de nous avoir fait part de votre opinion, monsieur Miller.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Non. M. Miller a été excellent. Il a eu quatre minutes pour présenter son exposé, puis nous avons eu les questions et les réponses. Nous sommes un peu en retard pour le témoin suivant, monsieur Benjamin, et vos questions supplémentaires se transforment parfois en discours.

M. Benjamin: Jamais de la vie!

Le président: Monsieur Miller, nous devons, je pense, vous féliciter d'avoir pris le temps et d'avoir fait l'effort de nous rendre visite. Nous pensions recevoir un représentant de l'Assemblée législative, mais étant donné que vos recommandations et l'étude que vous souhaitez nous voir aborder maintenant, je sais que vous . . .

M. Benjamin fait preuve de réalisme en indiquant aux témoins que le projet de loi a été adopté en deuxième lecture par le Parlement canadien, ce qui fait que notre Comité n'a aucun pouvoir de le révoquer à moins que le Parlement du Canada le fasse. Autrement dit, si M. Dave Barrett était premier ministre de Colombie-Britannique, on n'imaginerait pas un comité provincial qui se déplacerait dans toute la province pour révoquer ce qui a été adopté en deuxième lecture.

En ce qui concerne les conditions de la révision, savez-vous qu'aux termes des articles 266 et 267, le Cabinet doit charger une ou plusieurs personnes d'étudier l'application de ce projet de loi? Cela pose des problèmes, comme vous et d'autres témoins l'avez indiqué. De plus, la nouvelle agence doit étudier la mise en application de la loi sur une base annuelle. Nous avons donc un dispositif d'étude par l'agence, puis, en dehors de l'agence, qui risque d'avoir des intérêts dans l'affaire, le Cabinet en place doit charger une ou plusieurs personnes d'étudier l'ensemble de la mise en application de la loi et de découvrir exactement ce qui s'est passé par rapport à certaines incertitudes qui ont été mentionnées.

[Text]

Mr. Miller: First of all, I thank the committee for taking the time to hear me and I am glad that I have put you back on your timetable. I think there can be a lot of damage done before we get to the point where we are reviewing the legislation and its impact, and I stress that point as a representative from a small northern community in this province.

Mr. Benjamin: How come you got a supplementary and I did not?

The Chairman: I have been quiet all afternoon.

We will call the next witness, Fording Coal Company, and Mr. Gardiner is appearing on its behalf.

Mr. Angus: Mr. Chairman, while he is coming up to the table, I would like to make the observation that once again, the Government of B.C. did not find it appropriate to cross the waters and appear before this committee, just as with *Freedom to Move*.

Mr. Benjamin: They have not showed up yet.

The Chairman: Not every government is appearing, Mr. Angus, as you are well aware.

• 1440

Mr. Angus: Unlike Manitoba.

The Chairman: You have made your little observation and we are taking parliamentary notice of it.

Mr. Gardiner, you have been waiting patiently. We have your brief, which is brief, but you may want to make it even more brief so that there can be questions and answers.

Mr. Jim Gardiner (Vice-President, Operations and Development, Fording Coal Limited): Mr. Chairman, I will get right to it.

I represent Fording Coal Limited, a 100% Canadian-owned company. We operate a large metallurgical coal mine at Elkford, British Columbia. Over the past few difficult years we have managed at our Fording River operation to expand our production from an original three million tonnes a year to some five million tonnes last year and we expect to at least match that in the current year.

We have done this through working hard and improving our productivities and have managed to remain a profitable coal mine in spite of the highest rock-to-coal ratio of any metallurgical mine in Canada.

Our markets are in Asia, South America and Europe as well as the eastern United States and Canada. I think we are close to representing some 20% of the coal shipped by rail in Canada.

Our mine can only survive if it is complemented by an efficient and reliable, long-term Canadian rail system and it is from this perspective that we make our submission. I think it is very important to note that Canada is not the lowest-cost coal

[Translation]

M. Miller: D'abord, je remercie le Comité d'avoir pris le temps de m'écouter, et je suis heureux de vous avoir fait rattraper le temps perdu. Je pense qu'il peut y avoir beaucoup de mal de fait avant qu'on en arrive à étudier la législation et ses répercussions, et j'insiste là-dessus en tant que représentant d'une petite localité du nord de la province.

M. Benjamin: Comment se fait-il qu'on vous ait accordé une question supplémentaire et pas à moi?

Le président: J'ai été tranquille toute l'après-midi.

Nous appelons le témoin suivant, Monsieur Gardiner, qui représente la *Fording Coal Company*.

M. Angus: Monsieur le président, pendant qu'il s'approche de la table, j'aimerais remarquer encore une fois que le gouvernement de la Colombie-Britannique n'a pas jugé bon de traverser et de comparaître devant ce Comité, comme pour le livre blanc *Aller sans entraves*.

M. Benjamin: Il ne s'est pas encore présenté.

Le président: Comme vous le savez, monsieur Angus, tous les gouvernements ne comparaissent pas.

M. Angus: Contrairement au Manitoba.

Le président: Vous avez fait votre petite observation, et nous en prenons note officiellement.

Monsieur Gardiner, vous avez attendu patiemment. Nous avons ici votre exposé, qui est bref, mais vous voudrez peut-être le raccourcir encore afin que nous ayons du temps pour les questions et les réponses.

M. Jim Gardiner (vice-président, Exploitation et développement, Fording Coal Limited): Monsieur le président, j'y viens immédiatement.

Je représente la *Fording Coal Limited*, entreprise canadienne à 100 p. 100. Nous exploitons une grande mine de charbon métallurgique à Elkford, en Colombie-Britannique. Au cours des quelques dernières années, qui ont été fort difficiles, nous avons réussi, dans notre complexe de Fording River, à faire passer la production de 3 millions de tonnes par année à l'origine à quelque 5 millions de tonnes l'année dernière et nous comptons au moins maintenir ce chiffre pour l'année en cours.

Nous y avons réussi en travaillant dur et en améliorant notre productivité. Nous avons pu nous maintenir au-dessus du seuil de rentabilité malgré le taux pierre-charbon le plus élevé de toute mine métallurgique du Canada.

Nos débouchés sont l'Asie, l'Amérique du Sud et l'Europe, ainsi que l'est des États-Unis et du Canada. Nous représentons près de 20 p. 100 du charbon transporté sur rail au Canada.

Notre mine ne peut survivre que si elle est desservie par un réseau ferroviaire canadien efficace et fiable à long terme, et c'est de ce point de vue que nous présentons notre exposé. Il me semble très important de noter que le Canada n'est pas le producteur de charbon dont les prix sont les plus bas d'Améri-

[Texte]

producer in the world and we never will be, therefore our customers put a great deal of importance on our reliability.

The standing committee has previously heard from the Coal Association of Canada, of which Fording is a member. While in support of much of this brief, Fording strongly disagrees with some of the positions contained in the Coal Association of Canada's brief. The consequences of these positions, if adopted, we believe threaten the economic well-being of the railroads in this country. This in turn threatens the long-term existence of our industry.

The first issue that Fording strongly disagrees with is the provision for competitive-line rates. We believe that competitive-line rates represent a major disincentive for the railroads to continue upgrading and investing in roadbed and facilities. The end result of this would be a deteriorated, unreliable and uneconomic system.

To put this into perspective, I would use the example of the railroad which serves us and has spent some hundreds of millions of dollars on double tracking and tunnel facilities through B.C. to support our industry and others. Suddenly something is going to allow American railroads to come up and say that this traffic is not going to move across our country, but can move across another. So all of this investment cannot be recaptured by profit and gain. To our minds it is inconceivable that we would allow U.S. railways to come and pick up lucrative incremental traffic and take it away from our country.

This is a one-sided opportunity to U.S. railroads who operate in an entirely different and relatively unregulated environment.

We believe the provisions of the bill that are positive make the provisions for competitive-line rates unnecessary. Those provisions are final-offer arbitration, a streamlined public-interest appeal process, confidential contracts, and market forces.

On the matter of final-offer arbitration, the Coal Association of Canada has asked for an amendment that would allow shippers to use final-offer arbitration to force the railroads into confidential contracts. This would destroy the very idea of confidential contracts and render the exercise meaningless. Confidential contracts must remain agreements freely entered into by willing parties.

On the sections of the bill relating to investigations and rate regulations, reference to rates charged under a confidential contract should not be allowed for public interest investigations under paragraph 60(d) or for final-offer arbitration. The end result would be a breakdown of the confidentiality of contracts, which would make them less attractive to both shippers and carriers.

[Traduction]

que du Nord et qu'il ne le sera jamais. C'est pourquoi notre clientèle attache une grande importance à notre fiabilité.

Le Comité permanent a déjà reçu l'Association charbonnière canadienne, dont Fording fait partie. Bien qu'elle soit en faveur d'une bonne partie de cet exposé, la société Fording est en désaccord total avec certaines des positions exposées dans le mémoire de l'Association charbonnière canadienne. Si ces positions sont adoptées, nous estimons que la santé économique des sociétés canadiennes de chemins de fer sera menacée, ce qui menacera, par voie de conséquence, l'existence à long terme de notre industrie.

La première question avec laquelle Fording n'est pas d'accord est la fixation de tarifs pour les lignes compétitives. Nous estimons que ces tarifs dissuadent fortement les sociétés de chemins de fer de continuer à améliorer le service et à investir dans l'infrastructure et les installations. Le résultat de tout cela, ce serait un système détérioré, peu sûr et peu économique.

Pour illustrer mon propos, je prendrai l'exemple de la ligne qui nous dessert. On y a injecté des centaines de millions de dollars pour doubler les voies et creuser des tunnels partout en Colombie-Britannique afin de desservir notre industrie et d'autres. Tout d'un coup, les sociétés américaines de chemins de fer obtiennent le droit de décider que ce trafic ne va pas passer par notre pays, mais par un autre, ce qui fait que tout cet investissement ne peut être rentabilisé. Dans notre esprit, il est inconcevable que nous autorisions les chemins de fer américains à venir nous prendre un trafic supplémentaire lucratif et à le détourner hors de notre pays.

Cela donne toutes les chances aux sociétés américaines de chemins de fer qui opèrent dans un contexte entièrement différent et relativement déréglementé.

Nous estimons que les dispositions positives du projet de loi rendent inutiles les dispositions sur les tarifs s'appliquant aux lignes compétitives. Ces dispositions sont l'arbitrage en cas de dernière offre, un processus d'appel d'intérêt public simplifié, la confidentialité des contrats et les forces du marché.

En ce qui concerne l'arbitrage des dernières offres, l'Association charbonnière canadienne a proposé un amendement qui permettrait aux expéditeurs de faire appel à l'arbitrage pour les dernières offres afin d'obliger les sociétés de chemins de fer à signer des contrats confidentiels. Cela mettrait fin à l'idée même de confidentialité des contrats et enlèverait tout son sens à cette mesure. Il faut que des contrats confidentiels puissent continuer à être conclus librement entre parties consentantes.

En ce qui concerne les articles du projet de loi portant sur les enquêtes et la réglementation en matière de tarifs, il devrait être interdit de faire allusion aux tarifs fixés par contrat confidentiel aux fins des enquêtes d'intérêt public en vertu du paragraphe 60(d), ou en cas d'arbitrage pour une dernière offre. Il en résulterait un non-respect du caractère confidentiel des contrats, ce qui les rendrait moins attrayants à la fois pour les expéditeurs et pour les transporteurs.

[Text]

• 1445

Final offer arbitration should not be applied to movements partly outside of Canada, as they could only be applied to the Canadian side of the route. Grounds for arbitration should be limited to the information or issues used by the parties in an attempt to negotiate an agreement. Predetermined criteria, as outlined in subclause 51(2), would tend to create a regulated set of rates outside of negotiated market oriented criteria. This we do not believe is the intent of the bill.

On line rationalization, to emphasis a point of support for the Coal Association of Canada's position and also that of the railroads's position, we believe this is a key area for improved efficiencies of the railroad and therefore we support the position of the two national railroads. Specifically, we support the view that when lower cost alternatives to a line under abandonment application are available, then that line should normally be abandoned.

That is a summary of the specific points on the bill, where Fording Coal take some exception to the brief that was presented by the Coal Association of Canada. Our philosophy in general is that our suppliers of service are part of our operations and therefore there must be a balance of fairness in our commercial relationship.

Over the past many years, we have been well satisfied with our ability to make a fair deal with our suppliers, and that includes the railroads, the ports, all of our suppliers.

There are some aspects of this bill that, in our minds, seriously impair, or could seriously impair, the ability of our national railroads to maintain the high level of service and reliability that large-volume industries such as ours require. The railroads have indicated they could lose revenues of up to \$500 million annually if some portions of this bill are not changed.

Clearly, there is no opportunity for the railroads in this country to recoup these losses, so there is a danger that our rail facilities will be greatly eroded over the years. An industry such as the coal industry—our mine, in particular, has spent great amounts of capital dollars to make sure that we have a long-term future. Even though the present day is a tough one, we continue to make investments based on our long-term reliability.

Our industry requires nothing less than the committee review very carefully some of the aspects of this bill, to make sure that there is a viable and economically healthy Canadian rail system. Thank you.

The Chairman: Mr. Gardiner, thank you very much for your succinct overview and focusing in on the bill, which certainly does help the committee. Mr. Gray.

[Translation]

L'arbitrage ne devrait pas s'appliquer aux déplacements effectués partiellement à l'extérieur du Canada car il ne pourrait s'appliquer qu'à la portion canadienne de l'itinéraire. Les motifs de l'arbitrage devraient se limiter aux renseignements ou aux points utilisés par les parties dans le but de négocier une entente. Les critères déterminés à l'avance, tels ceux qui sont énoncés au paragraphe 51(2), auraient tendance à créer un ensemble réglementé de prix en dehors de critères négociés axés sur le marché. À notre avis, ce n'est pas là l'intention du projet de loi.

Pour ce qui est de la rationalisation des lignes et pour mettre l'accent sur un point en faveur de la position de l'Association charbonnière canadienne et aussi des compagnies ferroviaires, nous pensons là qu'il s'agit d'un secteur clé en vue d'améliorer l'efficacité du transport ferroviaire et nous appuyons donc la position des deux compagnies ferroviaires nationales. Plus précisément, nous sommes en faveur de l'abandon d'une ligne lorsqu'il existe d'autres solutions moins coûteuses que de conserver une ligne faisant l'objet d'une demande d'abandon d'exploitation.

C'est là un résumé des points précis du projet de loi à propos desquels la compagnie *Fording Coal* émet des réserves à propos du mémoire soumis par l'Association charbonnière canadienne. Nous pensons en général que nos prestataires de service font partie de notre exploitation et il faut donc en arriver à un équilibre équitable dans nos relations commerciales.

Depuis de nombreuses années, nous sommes très satisfaits des affaires que nous traitons avec nos fournisseurs, y compris les compagnies ferroviaires, les ports, tous nos fournisseurs.

À notre avis, certains aspects du projet de loi affaiblissent sérieusement ou pourraient affaiblir sérieusement la capacité de nos compagnies ferroviaires nationales de maintenir le haut niveau de service et de fiabilité exigé par des industries de produits volumineux comme la nôtre. Si certaines parties du projet de loi ne sont pas modifiées, les compagnies ferroviaires ont mentionné qu'elles pourraient subir des pertes annuelles atteignant jusqu'à 500 millions de dollars.

Il est évident que les compagnies ferroviaires canadiennes n'ont aucune possibilité de récupérer ces pertes; il existe donc un danger de voir nos installations ferroviaires se dégrader considérablement au fil des ans. L'industrie charbonnière, et notre mine en particulier, a investi des sommes énormes pour garantir notre avenir à long terme. Même si nous traversons aujourd'hui une période difficile, nous continuons à investir en nous basant sur notre fiabilité à long terme.

Notre industrie n'exige rien d'autre qu'un examen minutieux de certains aspects du projet de loi par le Comité afin de s'assurer d'avoir un réseau ferroviaire viable et rentable au Canada. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Gardiner, merci beaucoup pour votre bref aperçu et pour les points du projet de loi que vous avez abordés, ce qui est très utile pour le Comité. Monsieur Gray.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Gardiner, could you describe for the committee the relationship that you have with CP at the present time?

Mr. Gardiner: Yes. We are 100% owned by CP Limited.

Mr. Gray: (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Have there been any changes in the past two years in your relationship with CP?

Mr. Gardiner: We were formerly owned 60% by Canadian Pacific Enterprises and 40% by Cominco. We are now 100% owned by CP Limited.

Mr. Gray: (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): What is our capacity for coal with the shipments that you have presently?

Mr. Gardiner: Our capacity at our mine?

Mr. Gray: (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Right.

Mr. Gardiner: On an annual basis, about 5.5 million tonnes.

Mr. Gray: (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Do you have direct contracts now as regards transportation with CP? Perhaps you could tell the committee about the contracts you have and how they affect you with regard to Bill C-18 and Bill C-19.

Mr. Gardiner: Like all the coal companies, we have contracts with the railroads for moving our coal. They come under the present system of tariff.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But would you say, at the same time, in coming before the committee, that you are talking on behalf of a coal industry, or are you talking on behalf of a CP transporter?

Mr. Gardiner: I can assure you, sir, that I am speaking on behalf of the employees at Fording Coal Limited, and I would not be taking a different position if I were dealing with a problem with the port or any of our other suppliers. Our operation cannot exist without a viable and economic rail service in this country. I would resent very much any comment or any thought that we would be here representing any other thought or point of view.

• 1450

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): In regard to your contracts with the Westshore Terminals at Roberts Bank, are those long-term contracts you have? Could you just tell the committee what is going on there?

Mr. Gardiner: We have a long-term contract in which the price and volume is negotiated annually. It is no different from the railroad.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Most of your main dealings in terms of rail transportation are with CP.

Mr. Gardiner: Yes. We have no other rail-line access in our mines.

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Gardiner, pourriez-vous décrire pour le comité le lien que vous avez actuellement avec CP?

M. Gardiner: Oui. Nous appartenons à 100 p. 100 à CP Limitée.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Votre lien avec CP a-t-il subi des modifications au cours des deux dernières années?

M. Gardiner: Autrefois, *Canadian Pacific Enterprises* possédait 60 p. 100 de notre mine et Cominco 40 p. 100. Nous appartenons maintenant à 100 p. 100 à CP Limitée.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Quelle est votre capacité d'expédition de charbon à l'heure actuelle?

M. Gardiner: La capacité de notre mine?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): C'est exact.

M. Gardiner: Environ 5.5 millions de tonnes par an.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): À l'heure actuelle, avez-vous des contrats directs de transport avec CP? Peut-être pourriez-vous expliquer au Comité les contrats que vous avez et en quoi ils ont une influence sur vous en ce qui concerne les projets de loi C-18 et C-19.

M. Gardiner: Comme toutes les compagnies charbonnières, nous avons des contrats avec les sociétés ferroviaires pour le transport de notre charbon. Ces contrats relèvent de l'actuel système tarifaire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Par la même occasion, pourriez-vous nous dire si vous comparez au nom d'une industrie charbonnière ou au nom d'un transporteur du CP?

M. Gardiner: Monsieur, je puis vous assurer que je parle au nom des employés de la compagnie *Fording Coal Limited* et ma position serait la même si je traitais d'un problème avec le port ou avec un quelconque de nos autres fournisseurs. Notre entreprise ne peut exister au Canada sans un service ferroviaire viable et économique. Je serais très indigné d'entendre des commentaires à l'effet que nous sommes ici pour représenter une autre ligne de pensée ou un point de vue différent.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): À propos de vos contrats avec les *Westshore Terminals* à Roberts Bank, s'agit-il de contrats à long terme? Pourriez-vous préciser au Comité où en est la situation?

M. Gardiner: Nous avons un contrat à long terme permettant de négocier le prix et le volume chaque année. Il n'est pas différent du contrat avec la compagnie ferroviaire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): La plupart de vos principales transactions concernant le transport ferroviaire se font avec CP.

M. Gardiner: Oui. Nous n'avons aucun autre accès à nos mines par ligne ferroviaire.

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray.

Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Je passe mon tour, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Obviously you are a captive shipper, in spite of the ownership relationship; you only have one rail line to choose from.

Mr. Gardiner: Yes.

Mr. Angus: I cannot remember what the coal association's position was on captive shippers. What is Fording's position on the captive shipper provisions?

Mr. Gardiner: As I explained, the major objection we take to the bill and to the portion of the bill we think is shortsighted is the matter of competitive line rates, where an American railroad would be allowed to come up and access, for example, the coal mines in southeastern British Columbia, and haul that coal across the States. The end result will be that the Canadian railroads will discontinue investing in their railbed and flats, and in the long-term we will end up with an unreliable system. Our coal industry is completely dependent on the fact that we are reliable. We are not completely dependent on the fact that we are the lowest-cost producer in the world, because we are not—and we will not be.

Mr. Angus: Are you opposed to CN having a competitive line rate to Fording Coal, or having the ability to attempt to reach one?

Mr. Gardiner: Due to the provisions of the bill that allow final-offer arbitration, confidential contracts, streamlined public appeal, we do not feel that these competitive line rates are necessary. If they are in existence, no matter which railroad it is, that railroad is going to ask why it should invest \$0.5 billion to upgrade its roadbed when somebody is going to come and say he now has no opportunity to make a return on that capital investment. There will be no capital to put into roadbed unless the government ends up having to take over all of the rail system in the country, and we end up with one railroad heavily subsidized or something like that to bail us out. Well, by the time we get bailed out of a situation like that, because you are not going to do it in a year or two if it happens, our industry and our mine will be dead in the water.

Mr. Angus: I have one final question, Mr. Chairman. How far are you from the nearest junction to which CN or an American railroad could have access to you?

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gray.

Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: I will pass, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Vous êtes de toute évidence un expéditeur captif, malgré votre lien de propriété. Vous n'avez pas le choix puisque vous n'avez qu'une seule ligne ferroviaire.

M. Gardiner: Oui.

M. Angus: Je ne me souviens pas de la position de l'association charbonnière à propos des expéditeurs captifs. Quelle est la position de la compagnie Fording à propos des clauses concernant les expéditeurs captifs?

M. Gardiner: Comme je l'ai déjà expliqué, notre principale objection face à ce projet de loi et à la partie du projet de loi qui nous semble manquer de vision porte sur les prix de ligne concurrentiels lorsqu'une compagnie ferroviaire américaine pourrait avoir accès, par exemple, aux mines de charbon du sud-est de la Colombie-Britannique et transporter ce charbon à travers les États-Unis. Qu'arriverait-il? Les compagnies ferroviaires canadiennes cesseraient d'investir dans leurs plates-formes et leurs wagons plats et nous finirions par avoir un système non fiable à long terme. Notre industrie charbonnière dépend entièrement de notre fiabilité. Nous ne dépendons pas complètement du fait que nous sommes le producteur le plus économique au monde car nous ne le sommes pas et nous ne le serons jamais.

M. Angus: Vous opposez-vous à ce que le CN ait un prix de ligne concurrentiel jusqu'à la mine de *Fording Coal* ou ait la possibilité d'essayer d'en obtenir un?

M. Gardiner: En raison des dispositions du projet de loi qui permettent l'arbitrage, les contrats confidentiels et les procédures simplifiées d'appel du public, nous ne pensons pas que ces prix de ligne concurrentiels soient nécessaires. S'ils existent et quelle que soit la compagnie ferroviaire, cette dernière se demandera pourquoi elle devrait investir 500 millions de dollars pour améliorer ses plates-formes si quelqu'un peut arriver et dire qu'il est maintenant impossible d'obtenir un rendement sur ce capital investi. Il n'y aura plus d'investissements de capitaux dans les plates-formes ferroviaires à moins que le gouvernement ne finisse par reprendre tout le système ferroviaire au Canada et nous finirons par avoir une compagnie ferroviaire fortement subventionnée ou quelque chose du genre pour nous tirer d'affaire. Mais, d'ici que nous soyons sortis d'une situation de ce genre, ce qui ne se fera pas, si cela se fait un jour, en une année ou deux, notre industrie et notre mine seront déjà noyées.

M. Angus: J'ai une dernière question, monsieur le président. À quelle distance vous trouvez-vous de la jonction la plus proche d'où le CN ou une société ferroviaire américaine pourrait avoir accès à votre mine?

[Texte]

Mr. Gardiner: I believe the nearest junction is Burlington Northern Railroad, which is probably within 100 miles of our mine.

Mr. Angus: Where is the closest CN point?

Mr. Gardiner: I am not sure where the closest CN point would be.

Mr. Angus: Can you guess? Are you beyond 100 miles, less than 200 miles?

Mr. Gardiner: I would think over 200 miles, but I am not sure.

Mr. Angus: Okay. Are your rates currently published?

Mr. Gardiner: They are published rates, yes.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. You brought up Burlington Northern. Mr. Gardiner, does Burlington Northern have the capacity and the car capacity to take your coal now if they wanted to?

Mr. Gardiner: I believe so, Mr. Chairman. The Burlington Northern Railroad is probably the largest railroad in North America.

The Chairman: I know it is the largest in—

Mr. Gardiner: They haul coal. Yes, I am quite certain that they would have that facility.

• 1455

The Chairman: Okay. That is interesting. And you are involved in Roberts Bank, is that it?

Mr. Gardiner: Yes, we have a contract. The coal that is moving to the Far East and goes by vessel moves through Roberts Bank.

The Chairman: Did I hear you say it was only a one-year contract or is it a five-year contract?

Mr. Gardiner: No, originally our mine started on the basis of a 15-year contract with the Japanese steel industry and we had long-term contracts with the rail and the port for that period of time. We continue to have a long-term contract or understanding but we negotiate rates with both the railroad and the port annually.

The Chairman: I guess the question is in your long-term contracts you are worried about the competitive line rate, but if the fears you expressed came forward, does your long-term contract prevent you really from switching?

Mr. Gardiner: No, I do not think there is any long-term contract presently that would prevent us from switching.

The Chairman: Thank you very, very much, Mr. Gardiner. Mr. Reid.

[Traduction]

M. Gardiner: Je crois que la jonction la plus proche est celle de *Burlington Northern Railroad* qui se trouve probablement à moins de 100 milles de notre mine.

M. Angus: Où se trouve le point le plus proche du CN?

M. Gardiner: Je n'en suis pas certain.

M. Angus: Avez-vous une idée? Est-il à plus de 100 milles, à moins de 200 milles?

M. Gardiner: Je dirais à plus de 200 milles mais je n'en suis pas certain.

M. Angus: Très bien. Vos prix sont-ils actuellement publiés?

M. Gardiner: Oui, ils sont publiés.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Vous avez mentionné *Burlington Northern*. Monsieur Gardiner, la compagnie *Burlington Northern* a-t-elle la capacité et les wagons nécessaires pour transporter actuellement votre charbon si elle le voulait?

M. Gardiner: Je crois que oui, monsieur le président. La compagnie *Burlington Northern Railroad* est probablement la plus importante société ferroviaire en Amérique du Nord.

Le président: Je sais que c'est la plus grosse en . . .

M. Gardiner: Elle transporte du charbon. Oui, je suis certain qu'elle aurait cette capacité.

Le président: Très bien. C'est intéressant. Et vous avez des intérêts à Roberts Bank, est-ce exact?

M. Gardiner: Oui, nous avons un contrat. Le charbon expédié vers l'Extrême-Orient par bateau passe par Roberts Bank.

Le président: Vous ai-je bien entendu dire qu'il s'agissait seulement d'un contrat d'un an ou s'agit-il d'un contrat de cinq ans?

M. Gardiner: Non, à l'origine, notre mine a commencé avec un contrat de 15 ans avec l'industrie sidérurgique japonaise et nous avons des contrats à long terme avec la compagnie ferroviaire et le port pour cette durée. Nous avons toujours un contrat ou une entente à long terme, mais nous négocions les prix chaque année avec la compagnie ferroviaire et le port.

Le président: Je crois que la question réside dans vos contrats à long terme, car vous êtes préoccupés par le prix de ligne concurrentiel; mais si les craintes que vous exprimez se matérialisent, votre contrat à long terme vous empêche-t-il vraiment de changer de compagnie?

M. Gardiner: Non, je ne pense pas qu'il existe actuellement un quelconque contrat à long terme qui nous empêcherait de changer.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gardiner. Monsieur Reid.

[Text]

Mr. Reid: The comment made very early on answered the question primarily as to why your colliery is separate and different from the association, and that has to do with the ownership. Do you know any other shipper that is captive and does not want final offer arbitration?

Mr. Gardiner: First of all, to answer the last question first, we are completely in favour of final offer arbitration and I do not know of any other shipper who is against it, no, but I would perhaps not grant you the premise that you made in your first statement. We are here with a different view from other members of the coal association and I would say perhaps because we are taking a longer view of the problem and not such a short view.

Mr. Reid: I want to clarify, if I might, witness, your position on the final-offer arbitration. Did I hear you say that as a shipper you were in favour of this competitive access provision, as are all other shippers?

Mr. Gardiner: No. I said that we are opposed to competitive line rates but we are in favour of final-offer arbitration.

Mr. Reid: All right. If you did not have an association with the rail line which delivers your product, can you tell us how you negotiate that rate? Is it at an arm's length negotiation once a year or do you ever get down to any court process or arbitration at all with respect to arbitrating rates?

Mr. Gardiner: We have never been in a court process or arbitration. We negotiate annually on an arm's length basis, yes, the same as all other shippers, and I think the rates of all shippers are relatively the same.

Mr. Reid: You heard the collieries say they, too, were satisfied and they were impressed with the service they receive from the Canadian rail lines. They would be very reluctant to change from those rail lines but if the price was of necessity so that they could sell their product, they might have to use an American line. Do you see yourself getting in the same position?

Mr. Gardiner: Well, I guess because of the other provisions of the bill, Mr. Reid, that allow a fair arbitration of a difference of opinion, then we feel those competitive line rates that could allow an American railroad to take this business are unnecessary.

We have to think longer term. If our railroads are faced with the problem of looking at, let us say, a \$600 million or \$700 million or \$800 million investment, as one railroad is spending in British Columbia here currently, they are going to have to say no. We have no justification to do that, because we cannot predict what our traffic will be. Perhaps an American railroad would be allowed to carry these bulk commodities across their country without having to spend any capital. There is a different set-up for investment, which could put the

[Translation]

M. Reid: Le commentaire qui a été fait antérieurement a répondu à la question portant principalement sur la raison pour laquelle votre houillère est distincte et différente de l'association et cela tient à votre lien de propriété. Connaissez-vous un autre expéditeur qui est captif et qui ne veut pas de l'arbitrage?

M. Gardiner: Tout d'abord, pour répondre en premier à la dernière partie de votre question, nous sommes tout à fait en faveur de l'arbitrage et je ne connais pas un seul autre expéditeur qui soit contre, non, mais je ne suis peut-être pas prêt à vous accorder l'hypothèse que vous avez exprimée dans votre première déclaration. Nous sommes ici avec un point de vue différent de celui des autres membres de l'association charbonnière et je dirais peut-être que c'est parce que nous envisageons le problème dans une perspective à long terme et non à court terme.

M. Reid: Si vous permettez, monsieur le témoin, j'aimerais clarifier votre position à propos de l'arbitrage. Avez-vous dit qu'en tant qu'expéditeur vous étiez en faveur de cette clause d'accès à la concurrence comme le sont tous les autres expéditeurs?

M. Gardiner: Non. J'ai dit que nous sommes contre les prix de ligne préférentiels mais que nous sommes pour l'arbitrage.

M. Reid: Très bien. Si vous n'aviez aucun lien avec la compagnie ferroviaire qui transporte votre produit, pouvez-vous nous dire comment vous négociez ce prix? S'agit-il d'une négociation annuelle indépendante ou bien avez-vous recours à une quelconque procédure judiciaire ou à un arbitrage pour vous mettre d'accord sur les prix?

M. Gardiner: Nous n'avons jamais eu recours à une procédure judiciaire ou à l'arbitrage. Il est exact que nous négocions chaque année sur une base indépendante, de la même façon que tous les autres expéditeurs, et je pense que les prix de tous les expéditeurs sont très voisins.

M. Reid: Vous avez entendu les houillères dire également qu'elles étaient satisfaites et impressionnées par le service offert par les compagnies aériennes canadiennes. Elles seraient très peu disposées à changer de compagnie ferroviaire, mais, si le prix constituait un élément décisif pour vendre leur produit, elles pourraient avoir à utiliser les services d'une compagnie américaine. Imaginez-vous que vous pourriez vous retrouver dans la même situation?

M. Gardiner: Eh bien, monsieur Reid, en raison des autres dispositions du projet de loi qui permettent un juste arbitrage à propos d'une opinion divergente, nous sommes d'avis que ces prix de ligne concurrentiels qui permettraient à une compagnie ferroviaire américaine de prendre ce marché sont inutiles.

Il faut penser à long terme. Si nos compagnies ferroviaires se retrouvent avec des investissements disons de 600 ou 700 ou 800 millions de dollars, comme le fait une compagnie ferroviaire en Colombie-Britannique à l'heure actuelle, elles devront dire non. Rien ne justifie cette décision car nous ne pouvons prédire ce que sera notre trafic. Une compagnie ferroviaire américaine pourrait peut-être transporter ses marchandises en vrac à travers les États-Unis sans avoir à investir de capitaux. La situation est différente pour les investissements et cela

[Texte]

long-term integrity of our railroad system in jeopardy. I do not think anybody wants to do that.

• 1500

Mr. Reid: I do not know if you were here earlier today to hear witnesses indicate that the rail lines are a monopolistic operation, each to his own. If you were a captive shipper, in the terms of one who is being served by one railway, do you not agree a competitive line rate would be a fair and reasonable approach for you to get out of that captive position and become more competitive in your end-product price?

Mr. Gardiner: For the reason I just stated, I do not agree with that. I do not agree it is necessary. I think we have to have a balance between the shipper and the carrier. I suppose a parallel would be our own business. On our long-term contracts, customers who come to us because there is stability of supply are paying a much higher rate for our coal than people who are buying on the spot market. On the basis of that, we can make investments and do things we have to do to make sure we have a long-term supply capability.

In the absence of that, the railroads are not going to have an incentive to keep up their capital, their roadbed and their capital plant. The result will be deterioration. We have final-offer arbitration in the bill. We have a streamlined public appeal process. There is a way of getting a fair deal if there is a grievance, if a shipper or carrier thinks they are not... without competitive line rates. Why would we take a chance of threatening the reliability of our national railroad to have something already there?

Mr. Reid: I do not want to belabour the issue. You indicate confidential rates and contracts may be influenced by arbitration. Do you believe confidential rates will be a good thing, or do they have any consequential result at all? By reason of the captive situation under which you operate—

The Chairman: He already answered that twice.

Mr. Reid: He did not mention confidential rates.

Mr. Gardiner: We do not believe confidential rates should be used as a basis for final-offer arbitration or a public appeal process. They should remain confidential. I believe they can be an asset. Speaking about Fording Coal, I also believe there is provision in the bill which would set Fording Coal somewhat at penalty versus other shippers because of our relation with the shipper. We have no grievance about that. The railroad goes out of its way not to give Fording Coal a benefit versus the other shippers just because of that possible conflict.

[Traduction]

pourrait menacer l'intégrité à long terme de notre système ferroviaire. Je ne pense pas que ce soit là le souhait de quiconque.

M. Reid: Je ne sais pas si vous étiez là plus tôt aujourd'hui pour entendre des témoins mentionner que les lignes ferroviaires constituent une entreprise monopolistique, chacune à sa façon. Si vous étiez un expéditeur captif, c'est-à-dire desservi par une seule compagnie ferroviaire, ne pensez-vous pas qu'un prix de ligne concurrentiel constituerait pour vous une approche équitable et raisonnable pour sortir de cette situation captive et devenir plus concurrentiel au niveau du prix de votre produit fini?

M. Gardiner: Pour la raison que je viens tout juste de mentionner, je ne suis pas d'accord. Je ne pense pas que cela soit nécessaire. Je crois qu'il faut avoir un équilibre entre l'expéditeur et le transporteur. Je suppose que l'on pourrait tracer un parallèle avec notre propre entreprise. Dans nos contrats à long terme, les clients qui viennent nous voir pour obtenir une stabilité des approvisionnements paient davantage pour notre charbon que les gens qui achètent sur le marché au comptant. Grâce à cette clientèle, nous pouvons effectuer des investissements et prendre les mesures qui s'imposent pour garantir des approvisionnements à long terme.

Sans cette garantie, les compagnies ferroviaires ne seront nullement encouragées à entretenir leurs immobilisations, leurs plates-formes et leur capital-usines, ce qui aboutira forcément à une détérioration. Le projet de loi prévoit l'arbitrage et aussi une procédure simplifiée d'appel du public. Il existe un moyen d'obtenir un règlement équitable en cas de grief, si un expéditeur ou un transporteur pense qu'il n'est pas... Sans prix de lignes concurrentiels. Pourquoi prendrions-nous la chance de menacer la fiabilité de notre réseau ferroviaire national pour obtenir quelque chose qui existe déjà?

M. Reid: Je ne veux pas faire dégénérer la question. Vous dites que les prix confidentiels et les contrats peuvent être influencés par l'arbitrage. Pensez-vous que les prix confidentiels seront une bonne chose ou bien ont-ils des conséquences? En raison de la situation captive dans laquelle vous fonctionnez...

Le président: Il a déjà répondu deux fois à cette question.

M. Reid: Il n'a pas parlé des prix confidentiels.

M. Gardiner: A notre avis, il ne faudrait pas recourir aux prix confidentiels comme base de l'arbitrage ou d'un processus d'appel public. Les prix devraient demeurer confidentiels. A mon avis cela peut constituer un atout. A propos de la compagnie *Fording Coal*, je crois également que des dispositions du projet de loi pénaliseraient quelque peu la compagnie par rapport à d'autres expéditeurs en raison de notre lien avec le transporteur. Nous n'avons aucun grief à présenter à ce sujet. La compagnie ferroviaire se met en quatre pour ne pas accorder un avantage à la compagnie *Fording Coal* par rapport aux autres expéditeurs simplement en raison de ce conflit possible.

[Text]

The Chairman: Is there a supplementary on that?

Mr. Benjamin: On the confidential contracts, the roads and some of the truckers, I am not sure if the whole Canadian Trucking Association wants that confined only to international traffic in competition with the U.S. and that it is not necessary in Canada. Would you agree with that—those contracts would be confined only to that part of the transportation?

• 1505

Mr. Gardiner: No, I do not agree with that, Mr. Benjamin. I think the confidential contracts should be available to all of us.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Thank you very much, Mr. Gardiner.

Mr. Gardiner: Thank you.

The Chairman: We will call the next witness, which is the Centre for Transportation Studies. Gentlemen, would you identify yourselves as to who is who, so my colleagues and the monitor can get your names properly?

• 1510

Professor T. Heaver (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia): Mr. Chairman and members of the committee, we all appreciate this opportunity to appear before you in person, because it would certainly have not been possible had you not come to Vancouver, given the way university finances are.

There are five members of the University of British Columbia faculty. We all have our appointments in the Faculty of Commerce and Business Administration and work quite closely in our research and publications with the Centre for Transportation Studies. So I will introduce myself and then the other members of the faculty.

My name is Trevor Heaver and I am the director of the Centre for Transportation Studies. With me are Professor Garland Chow, who is particularly expert in relationship to the trucking industry; Professor Bill Waters, who has done considerable work on transport policy in its relationship with economic development, as well as modal studies, particularly the relationship to the rail industry; Michael Tretheway, who in particular has specialized in the aviation industry; Professor Tae Oum, who has worked considerably with Professor Tretheway in both the air and the rail modes.

I am sorry we have only been able to get our submission to you very, very warm off the press. It includes an executive summary, which immediately follows the table of contents, and if appropriate, Mr. Chairman, I think we might go through that executive summary briefly. I will go through part

[Translation]

Le président: Y a-t-il une question supplémentaire à ce sujet?

M. Benjamin: A propos des contrats confidentiels, des routes et de certains camionneurs, je ne suis pas certain si toute l'Association canadienne du camionnage veut que cela soit limité uniquement au transport international en concurrence avec les États-Unis et que cela ne soit pas nécessaire au Canada. Êtes-vous d'accord avec cela—que ces contrats soient limités uniquement à cette partie du transport?

M. Gardiner: Non, je ne suis pas d'accord avec cela, monsieur Benjamin. Je pense que nous devrions tous avoir à notre disposition les contrats confidentiels.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Merci beaucoup, monsieur Gardiner.

M. Gardiner: Merci.

Le président: Nous allons appeler le témoin suivant, qui est le *Centre for Transportation Studies*. Messieurs, voudriez-vous avoir l'amabilité de vous identifier afin que vos noms soient enregistrés correctement?

M. T. Heaver (Centre for Transportation Studies, Université de la Colombie-Britannique): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, nous vous remercions de l'occasion qui nous est donnée de comparaître en personne devant vous, car cela n'aurait certainement pas été possible si vous ne vous étiez pas déplacés jusqu'à Vancouver, étant donné l'état des finances de l'université.

Nous sommes ici cinq membres de la faculté de l'Université de la Colombie-Britannique. Nous sommes tous en poste à la faculté de commerce et d'administration des affaires et nous travaillons en étroite collaboration avec le *Centre for Transportation Studies* dans le cadre de nos recherches et de nos publications. Je vais donc me présenter, puis ce sera le tour des autres membres de la faculté.

Je m'appelle Trevor Heaver et je suis le directeur du *Centre for Transportation Studies*. J'ai avec moi le professeur Garland Chow, qui est surtout un expert dans le domaine du camionnage; le professeur Bill Waters, qui a réalisé beaucoup de travaux sur la politique en matière de transport et sa relation avec le développement économique, ainsi que les études sur les modes de transport, en particulier en ce qui concerne le transport ferroviaire; Michael Tretheway, surtout spécialisé dans l'industrie aéronautique; le professeur Tae Oum, qui a réalisé beaucoup de travaux avec le professeur Tretheway à la fois sur les modes de transport aérien et ferroviaire.

Je suis désolé d'avoir pu seulement vous remettre notre mémoire à la dernière minute, car il vient tout juste d'être imprimé. Il comporte un résumé, qui vient immédiatement après la table des matières, et si vous le jugez bon, monsieur le président, nous pourrions peut-être passer rapidement ce

[*Texte*]

of it and other colleagues will pick up the parts of which they were the prime authors.

The Chairman: Please do, Professor Heaver, and we have your executive summary, and the transportation logistic amendments recommended that specific... As you say, we just received them, we understand why, and our staff will be dissecting them and it will help when you amplify what you are going to say here orally.

Prof. Heaver: Thank you. We are pleased that the government is proceeding with regulatory reform in transport. We believe many of the measures have been needed for a long time. However, we believe the probable effects of some measures have not been fully studied. In particular, we are concerned that the full effects of the pro-competition provisions affecting railway markets may have consequences which are not fully appreciated. Our submission deals with specific sections in the legislation, and also implications for other government policies arising from it.

First we deal with a number of general matters, and there are four. The first of those is the role of Crown corporations, which the legislation will affect but with which the legislation not does deal adequately. In general, we favour privatization of Crown corporations, which we believe should proceed with Air Canada and be given serious consideration for CN. We recommend specific amendments to clause 3 of Bill C-18 to make explicit government intention to treat Crown corporations as equal to other firms so they can in fact act as good corporate citizens.

The second general matter deals with the inclusion of the regional economic development in clause 3. We are concerned about the inclusion of this in the way it is done, because it will have undesirable consequences for the performance of rate regulation and could lead to the imposition of uncompensated duties on the railways. Therefore, we propose amendments to Bill C-18 to limit the treatment of regional economic development in rate regulatory proceedings before the agency.

We are also concerned about the role of the Minister and the Governor in Council in the new legislation. We believe that the legislation is likely to give rise to significantly increased pressures on the political process and particularly on the Minister. It will also increase the exposure of the Minister and the Governor in Council to those political pressures.

Mr. Benjamin: What else is new?

Prof. Heaver: It is going to get worse, and we are concerned that as it gets worse it will lead to ad hoc decisions. We

[*Traduction*]

résumé en revue. Je vais l'aborder en partie et mes autres collègues parleront des parties qui sont de leur ressort.

Le président: Faites, professeur Heaver, nous avons en main votre résumé et les modifications logistiques en matière de transport recommandaient que des points précis... Comme vous le dites, nous venons à peine de les recevoir et nous comprenons pourquoi, et nos employés les passeront au peigne fin et cela nous sera utile que vous développiez les points que vous allez aborder oralement.

M. Heaver: Merci. Nous sommes satisfaits de constater que le gouvernement se livre à une réforme réglementaire des transports. A notre avis, bon nombre des mesures s'imposaient depuis longtemps. Toutefois, nous croyons que les incidences probables de certaines mesures n'ont pas fait l'objet d'une étude approfondie. Nous sommes tout particulièrement préoccupés par le fait que les pleines répercussions des dispositions favorables à la concurrence concernant les marchés ferroviaires pourraient avoir des conséquences qui ne sont pas totalement comprises. Notre mémoire aborde certains articles du projet de loi et aussi les implications qui en découlent pour d'autres politiques gouvernementales.

Nous traitons tout d'abord d'un certain nombre de questions générales qui sont au nombre de quatre. La première est le rôle des sociétés de la Couronne qui seront touchées par la loi mais que le projet de loi ne traite pas de façon convenable. En règle générale, nous sommes favorables à la privatisation des sociétés de la Couronne et nous pensons qu'elle devrait se poursuivre avec Air Canada et que l'on devrait sérieusement y songer pour le CN. Nous recommandons des modifications précises à l'article 3 du projet de loi C-18 afin de préciser l'intention du gouvernement de traiter les sociétés de la Couronne sur un pied d'égalité avec les autres entreprises afin qu'elles puissent agir en fait comme des sociétés ayant un bon comportement civique.

La deuxième question générale porte sur l'inclusion du développement économique régional à l'article 3. Cette inclusion nous préoccupe de la façon dont elle est faite, car elle aura des conséquences peu souhaitables sur les résultats de la réglementation des prix et pourrait aboutir à l'imposition de droits non compensés sur les sociétés ferroviaires. Nous proposons donc des modifications au projet de loi C-18 afin de restreindre la question du développement économique régional lors des procédures de réglementation des tarifs devant l'Office.

Nous sommes également préoccupés par le rôle du Ministre et du Gouverneur en conseil dans la nouvelle loi. A notre avis, cette loi donnera vraisemblablement lieu à un accroissement considérable des pressions exercées sur le processus politique et en particulier sur le Ministre. Elle fera également en sorte que le Ministre et le Gouverneur en conseil soient de plus en plus exposés à ces pressions politiques.

M. Benjamin: Qu'y a-t-il d'autre de neuf?

M. Heaver: La situation va empirer et nous sommes préoccupés parce que, à mesure qu'elle empirera, elle donnera

[Text]

recommend a specific change with regard to this extension in connection with the sweeping power provided in subclause 3(2).

We are also concerned with the monitoring of the effects of the bill, which are acknowledged to be important, and we recommend a monitoring program beyond that set down in the legislation. The two reasons for this are to ensure that some of the monitoring is independent from government itself and that a more comprehensive monitoring program is developed than the one which will likely follow from the proposals in the legislation.

The second main area on which we wish to comment, and we do not have a specific recommendation here, is the pro-competitive measures for railway markets. We believe it is important to highlight that railway revenue reduction will result, especially in southern regions where U.S. railways are competitive. The impact of the revenue reduction on the efficiency of the railway industry, and therefore on the transport industry and shippers in general, is dependent on the extent to which the revenue losses can be offset by improved efficiency in the railway industry. We are sceptical that the railways will be able to balance the revenue losses with cost savings, but we certainly hope that this can be achieved.

In connection with this, the Centre for Transportation Studies will be publishing a study on railway performance in the Canadian transcontinental industry from 1956 to 1981. I am submitting a copy of one of the chapters from that publication, which deals with the productivity in the Canadian railway industry over this period of time, and we hope that it will be a useful backdrop against the productivity changes that have taken place.

The pro-competitive measures are associated with a number of compensation provisions, and we have two recommendations on those. The first is that Bill C-18 introduces several means by which railways are given access to shippers located on the lines of another railway, and the second is that costs are the basis for compensation. We suggest some adjustments to those specific cost measures, and we also note a number of matters arising from the proposals, but we do not have recommendations in connection with them.

First of all, barriers to entry are created, and so are the burdens on owning railways that are caused by the particular sharing of costs among a number of carriers which is unrelated to the amount of traffic that they carry. There are uncertain effects of these measures on future investments because the legislation simply deals with how you distribute past ownership costs and does not deal with what happens to future investments.

In addition, we think the bill will have uncertain effects on line abandonment proceedings where the test is the profitability of a line. We also believe that the measures have uncertain effects on railway viability as profits from line ownership is

[Translation]

lieu à des décisions ponctuelles. Nous recommandons une modification précise de l'élargissement de ce pouvoir considérable prévu au paragraphe 3(2).

Ce qui nous inquiète également, c'est la surveillance des incidences du projet de loi qui seront importantes, et nous recommandons un programme de surveillance dépassant celui qui figure dans la loi. Il y a deux raisons à cela, à savoir qu'il faut s'assurer que la surveillance sera en partie indépendante du gouvernement et que l'on mettra au point un programme de surveillance plus complet que celui qui découlera vraisemblablement des propositions contenues dans le projet de loi.

Le deuxième élément important sur lequel nous aimerions faire des commentaires, et nous n'avons pas de recommandations précises à faire à ce sujet, touche les mesures favorables à la concurrence pour les marchés ferroviaires. A notre avis, il importe de souligner que la situation aboutira à une diminution des revenus des compagnies ferroviaires, surtout dans les régions méridionales où les sociétés ferroviaires américaines sont concurrentielles. L'incidence de la diminution des revenus sur l'efficacité de l'industrie ferroviaire, est donc sur l'industrie du transport et les expéditeurs en général, dépend de la mesure dans laquelle ces pertes de revenus pourront être compensées par une amélioration de l'efficacité dans le secteur ferroviaire. Nous ne croyons pas que les sociétés ferroviaires pourront compenser les pertes de revenus par des économies au niveau des coûts, mais nous espérons que l'on puisse y parvenir.

Dans le même ordre d'idée, le *Centre for Transportation Studies* va publier une étude sur les résultats du secteur ferroviaire dans l'industrie transcontinentale canadienne de 1956 à 1981. Je vous remets un exemplaire d'un des chapitres de cette publication qui traite de la productivité dans le secteur ferroviaire canadien au cours de cette période et nous espérons qu'il pourra constituer une toile de fond utile pour apprécier les changements de productivité qui ont eu lieu.

Les mesures favorables à la concurrence sont associées à un certain nombre de clauses d'indemnisation et nous avons deux recommandations à proposer à ce sujet. Tout d'abord, le projet de loi C-18 présente plusieurs moyens donnant aux sociétés ferroviaires accès aux expéditeurs situés sur les lignes d'une autre compagnie ferroviaire et ensuite les coûts constituent la base de l'indemnisation. Nous suggérons d'apporter certains ajustements à ces mesures précises concernant les coûts et nous avons également constaté un certain nombre de questions qui découlent des propositions, mais nous n'avons aucune recommandation à formuler à ce sujet.

Tout d'abord, des barrières sont érigées à l'entrée et le fait de posséder des sociétés ferroviaires devient un fardeau par suite du partage des coûts entre un certain nombre de transporteurs, partage qui n'a aucun rapport avec le pourcentage du transport effectué. Ces mesures auront des répercussions inconnues sur les investissements futurs car la loi n'aborde que la répartition des coûts antérieurs de propriétés et ne se préoccupe pas de la situation des investissements futurs.

En outre, nous pensons que le projet de loi aura des répercussions incertaines sur les procédures d'abandon d'exploitation d'une ligne lorsque la rentabilité d'une ligne est en jeu. Nous sommes également d'avis que les mesures auront des

[Texte]

redistributed among lines and on the viability of the so-called short-line railways.

The legislation proposes a package of dispute resolution mechanisms. While we endorse the intent of the legislation to reduce the burden of regulatory proceedings, we are concerned with some of the mechanics of it. In particular, we are concerned that the factors listed for consideration under arbitration proceedings and investigations differ from the main factors used in rate negotiations and may have unintended side effects. Therefore, we have proposed a revised wording for those sections; in particular, substantial shortening of the matters relevant under the arbitration proceedings.

• 1520

I would now like to hand over the microphone to my colleague, Prof. Waters.

Professor W.G. Waters (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia): Thank you. As Dr. Heaven has mentioned, my colleagues and I have recently completed a major study on the productivity performance of the Canadian railways from 1956 to 1981. In that time we find that a very impressive productivity record has taken place. At the very back of the brief there are two graphs.

Although we have not had the opportunity to study the productivity performance for the last few years, we think the productivity improvements have slowed, largely in connection with a slow rate of traffic growth.

Looking to the future, we expect to see a more competitive environment over time and that the impacts of Bill C-18 will ultimately reduce rail revenues. Therefore, we expect to find that the railways will need to be able to make significant reductions in costs in order to sustain their viability.

Looking through the various cost categories, we find two categories we think offer prospects for cost reduction: first, reducing track mileage, either through abandonment or transferring ownership of portions of railway lines; and second, due to their sheer size in the total cost of rail transport, reducing labour costs.

We think the legislation needs to provide sufficient freedom for the railways to carry out major restructuring in the industry in the coming years.

I would like to hand this to Prof. Garland Chow to comment on the motor carrier regulations.

Professor Garland Chow (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia): Bill C-19 was introduced to encourage the continued development of a

[Traduction]

répercussions incertaines sur la viabilité du secteur ferroviaire car les bénéfices tirés de la propriété d'une ligne sont redistribués entre les sociétés ferroviaires et aussi sur la viabilité des compagnies ferroviaires ayant soi-disant un réseau restreint.

La loi propose une série de mécanismes en vue de résoudre les différends. Même si nous appuyons l'intention de la loi visant à réduire le fardeau des procédures réglementaires, certains des mécanismes nous préoccupent. Nous sommes particulièrement préoccupés par le fait que les facteurs envisagés en vertu des procédures d'arbitrage et des enquêtes diffèrent des principaux facteurs utilisés lors des négociations sur les prix et pourraient avoir des répercussions secondaires involontaires. Nous proposons donc un nouveau libellé pour ces articles, en particulier en raccourcissant considérablement les points pertinents en vertu des procédures d'arbitrage.

Je vais maintenant passer le micro à mon collègue M. Waters.

M. W.G. Waters (Centre for Transportation Studies, Université de la Colombie-Britannique): Merci. Comme l'a mentionné M. Heaven, mes collègues et moi-même venons tout juste d'achever une importante étude sur la productivité des sociétés ferroviaires canadiennes de 1956 à 1981. Au cours de cette période, nous constatons que ce secteur a connu une productivité très impressionnante. Deux graphiques figurent à la fin du mémoire.

Bien que nous n'ayons pas eu la possibilité d'étudier la productivité au cours des dernières années, nous pensons qu'il y a eu un ralentissement au niveau des améliorations de la productivité, en grande partie à cause d'une croissance lente du transport.

Pour ce qui est de l'avenir, nous prévoyons un environnement plus concurrentiel au fil des ans et nous pensons que les répercussions du projet de loi C-18 finiront par diminuer les recettes des sociétés ferroviaires. Nous pensons donc que les sociétés ferroviaires devront réaliser d'importantes réductions de leurs coûts afin de demeurer viables.

Si l'on passe en revue les diverses catégories de coût, nous constatons que deux catégories pourraient présenter des possibilités de réduction des coûts: premièrement, la diminution du réseau de voies ferrées, soit par l'abandon de certaines voies, soit par la cession de certains tronçons de voie ferrée; et deuxièmement, une diminution des coûts de main-d'œuvre en raison de leur importance dans le coût total du transport ferroviaire.

A notre avis, la loi doit accorder aux sociétés ferroviaires une liberté suffisante pour qu'elles effectuent une importante restructuration du secteur au cours des années à venir.

Je vais maintenant passer la parole à M. Garland Chow qui va faire ses commentaires à propos de la réglementation des transports routiers.

M. Garland Chow (Centre for Transportation Studies, Université de la Colombie-Britannique): Le projet de loi C-19 a été déposé en vue d'encourager l'expansion d'un système de

[Text]

transportation system to achieve the best service at the best price and it gives explicit consideration to the interest of users of the transportation services, yet there is a lot of opposition to the passage of the act, because of the suggestions that the impact of the act on the Canadian carriers in particular, on carriers who depend on transport traffic . . .

I believe Bill C-19 should not be prevented from passage based on unsupported speculation of the demise of the transborder Canadian trucking industry due to U.S.-domiciled competition. The majority of the transborder market is of a short-haul nature and Canadian carriers will be competing at the same level playing field as U.S.-domiciled competition in this type of market.

Amendments to the bill have been proposed with respect to predatory pricing. I believe they are necessary, given the structure and conduct of U.S. competition.

Finally, regulatory reform should not penalize business decisions made under the assumption that entry regulation would continue. Provision to allow motor carriers to write off the value of their operating rights in an accelerated manner is the appropriate remedy.

I turn the microphone over to my colleague, Tae Oum.

Professor Tae H. Oum (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia): Thank you. I would like to make a few observations on changes in air transportation legislation.

We endorse enthusiastically the general principle of relying on the competitive market forces proposed in Bill C-18. However, we would like to recommend the following changes, mainly to improve the benefits of the proposed legislation. The changes are as follows:

First, we propose to remove the continued regulation in the laws of Canada. There are many reasons we cite in the writing, but the main point is that since essential services will be compensated with direct subsidies and since essential services to carriers will be chosen by public tenders, we fail to see any reason to keep the regulation in the laws. That is the main point.

A second point I would like to make is that currently subclauses 86(1) and 86(2) give the Minister the power to designate Canadian carriers to serve in international markets. We do have a concern on this, because routes may be awarded largely on the basis of political considerations. To remedy this situation, we propose that a competitive bidding method should be considered in awarding international routes to Canadian carriers.

[Translation]

transport pour assurer le meilleur service au meilleur prix et il prend nettement en considération les intérêts des usagers des services de transport; toutefois, l'adoption de cette loi rencontre une opposition solide en raison des suggestions voulant que l'incidence de la loi sur les transporteurs canadiens en particulier, sur les transporteurs qui dépendent du transport des marchandises . . .

A mon avis, l'adoption du projet de loi C-19 ne devrait pas être entravée en se basant sur des spéculations non justifiées prédisant la mort de l'industrie canadienne du camionnage transfrontalier par suite de la concurrence américaine. Le marché transfrontalier concerne surtout les transports à courte distance et les transporteurs canadiens seront sur un pied d'égalité avec leurs concurrents américains sur ce type de marché.

Des modifications au projet de loi sont proposées en ce qui a trait à la concurrence déloyale. Je pense qu'elles sont nécessaires étant donné la structure et le comportement des compagnies américaines concurrentes.

Pour terminer, la réforme réglementaire ne devrait pas pénaliser les décisions prises par les entreprises qui supposent que la réglementation sera maintenue à l'entrée. Le remède approprié consiste à inclure une clause permettant aux transporteurs routiers d'amortir la valeur de leurs coûts d'exploitation de façon accélérée.

Je passe le micro à mon collègue Tae Oum.

M. Tae H. Oum (Centre for Transportation Studies, Université de la Colombie-Britannique): Merci. J'aimerais faire quelques observations à propos de modifications touchant la Loi sur le transport aérien.

Nous appuyons pleinement le principe général proposé dans le projet de loi C-18 qui consiste à se fier aux forces concurrentielles du marché. Nous aimerions cependant recommander les modifications suivantes, principalement en vue d'améliorer les avantages conférés par le projet de loi. Ces modifications sont les suivantes:

Tout d'abord, nous proposons de supprimer la réglementation constante contenue dans les lois canadiennes. Nous citons de nombreux motifs dans notre mémoire mais le point important c'est que nous ne voyons aucune raison de maintenir la réglementation dans la loi puisque les services essentiels seront indemnisés par des subventions directes et puisque les services essentiels confiés aux transporteurs seront choisis par voie de soumissions publiques. C'est là l'élément le plus important.

La deuxième chose que j'aimerais mentionner est qu'actuellement les paragraphes 86(1) et 86(2) donnent au ministre le pouvoir de désigner des transporteurs canadiens chargés de desservir les marchés internationaux. Ce procédé nous inquiète, étant donné que l'attribution des lignes de transport pourraient se faire sous l'influence de certaines considérations politiques. Il faudrait envisager, afin d'éviter une telle situation, d'attribuer les lignes internationales aux transporteurs canadiens par voie d'appels d'offres.

[Texte]

A third point I would like to make is not specifically written in Bill C-18, but nonetheless it is a very important point which will impact the benefit of the legislative changes. Those two points are Crown ownership of Air Canada, and we propose the privatization of Air Canada simultaneously with the passage of the new act.

A second point, which is not again written in the proposed legislation, is the computer reservations systems. Under the deregulators' situation, we know the computer reservations system plays a major role. This is the most important marketing tool for the airline industries, and the owners of the computer reservations system have access to the confidential information of other carriers.

In this sense, that sort of information can be used against the other carriers; as a result, it may reduce the benefit of the proposed legislation. So we propose to at least study the issue, including the possibility of creating a consortium of airlines to undertake all the reservation systems the Canadian carriers own, including Air Canada's Reservec system and CP Air's reservation system. That is all I have to say. Thank you.

The Chairman: That is the oral presentation. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. I guess nobody will ever accuse you fellows of beating around the bush, because on some points you went directly to the point. I am just wondering how much of a circulation your brief has, if I could not go and buy all the copies so the Minister does not get hold of it.

Not to discredit your brief, of course, if I might not—

An hon. member: Go ahead.

Mr. Robichaud: —agree with some of the things you say in there, especially regional economic development... You know, we have been trying to push that all along, and all of a sudden you say here that there should not be any provisions in the bill. Is that not like when you play cards, you say keep the low man down? Is that not the same thing here? I have to disagree with you at this point.

Prof. Heaver: Mr. Robichaud, I am glad you raised the question. I am also aware that when the Minister was before you you asked him the first question and it had to do with regional economic development.

I would also suspect that very few shippers have made representations to you on this matter, particularly when they are acting in a coalition, because I would suspect that if they have members from different parts of the country and they want to keep their interests together, they are under some constraints. So that meant that I think it was very important for us to come out and deal with this, which we consider to be an extremely important matter.

[Traduction]

Le troisième point que j'aimerais soulever, s'il ne figure pas textuellement pas dans le projet de loi C-18, est néanmoins très important, puisqu'il aura une incidence sur les modifications apportées à la loi. Ces deux points se rapportent à l'appartenance d'Air Canada à l'État et nous proposons la privatisation d'Air Canada parallèlement à l'adoption de la nouvelle loi.

Une autre question, qui elle non plus n'est pas inscrite textuellement dans le projet de loi, se rapporte au système de réservations informatisé. Nous savons qu'un système de réservations informatisé joue un rôle important. C'est le plus important mécanisme de commercialisation des industries aériennes et les propriétaires du système informatisé ont accès aux renseignements confidentiels des autres transporteurs.

On voit donc qu'il est possible d'utiliser ce type de renseignements contre les autres transporteurs et que cela peut amoindrir les avantages de la loi proposée. Aussi, nous proposons que la question soit au moins mise à l'étude et que l'on envisage la possibilité de créer un consortium de lignes aériennes chargé de gérer tous les systèmes de réservations appartenant aux transporteurs canadiens, y compris le système Reservec d'Air Canada et le système de réservations de CP Air. C'est tout ce que je voulais dire. Merci.

Le président: Voilà pour l'exposé oral. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président. Je crois qu'on ne pourra jamais vous accuser de tergiverser, étant donné que sur certaines questions, vous foncez droit au but. J'aimerais savoir simplement combien d'exemplaires de votre exposé ont été distribués, pour savoir si je ne pourrais pas tous les acheter avant que le ministre en prenne connaissance.

Loin de moi de vouloir discréditer votre présentation, mais...

Une voix: Allez-y.

M. Robichaud: ... je ne suis pas d'accord avec certains de vos arguments, en particulier dans le cas du développement économique régional... Vous savez, c'est un point que nous tentons de faire accepter depuis le début et, vous déclarez tout de go que le projet de loi ne devrait contenir aucune disposition à ce sujet. C'est comme quand on joue aux cartes, on dit qu'il ne faut dévoiler les basses cartes. N'est-ce pas la même chose dans ce cas-ci? Je ne suis pas d'accord avec vous sur ce point.

M. Heaver: Monsieur Robichaud, je suis content que vous ayez soulevé la question. Je sais aussi que c'est vous qui avez posé la première question au ministre lorsque vous l'avez rencontré et que cette question portait sur le développement économique régional.

D'autre part, j'ai l'impression que très peu d'affréteurs ont fait des démarches auprès de vous à ce sujet, en particulier ceux qui sont regroupés en une coalition, étant donné qu'ils doivent faire face à certaines contraintes si leurs membres proviennent de différentes parties du pays et s'ils veulent conserver leurs intérêts en commun. En conséquence, j'estime qu'il était très important pour nous de nous manifester et de régler cette question qui nous paraît extrêmement importante.

[Text]

We recognize that the government may need to use or choose to use various instruments to achieve regional economic developments, and one of those may be transport. When it is done in the interests of particular regions but on behalf of all Canadians, we believe all Canadians should support that position. Our concern is the way regional economic development is included in the legislation, that will not result.

Perhaps I can best explain it by giving an example. In a region with high unemployment, a shipper may end up before the new agency requesting lower rates. The shipper may present high unemployment in that region as a reason. If the agency takes into account the unemployment, a social concern, and requires the railway to charge a lower rate than might be charged otherwise, in effect one is having the railway and other shippers bear the burden of maintaining unemployment in that region.

• 1530

I do not believe it is the intent of this legislation to impose new hidden burdens on carriers. I do not believe that type of cross-subsidization of employment in some regions by other shippers would be supported by shippers in general. I am not aware of any shippers making presentations to the committee on this point. I hope they have. When you are acting in a coalition, you give up some arguments. If they have not, I believe it is an argument which some of them have given up.

Mr. Robichaud: I can follow your argument, especially following the statement in relation to the role of Crown corporations. They should be made to act as good corporate citizens. They should turn profits and be out there with the rest of them. Look at CN. Crown corporations were established to give services to all the areas of Canada. Suddenly, if we allow those companies to function without any special attention given to regional development, we are going to pull the rug from under the regions.

I suppose it follows your reasoning that we would have to remove the continued regulation in the north. As you are aware, we held hearings with all the different communities in the north. We have found it wise to protect that area, to keep the regulation. You say it should be removed altogether. Would you give the basis for your recommendation?

Prof. Heaver: This is in connection with Crown corporations. I think you raised a number of matters. One was in relationship to the origin of CN. One was in relationship to the role of Crown corporations. You also made explicit reference to the continued regulation in the north. I propose to address the first two points and ask my colleagues who are more expert to deal with the third point.

I do not feel well-informed enough to debate the reason CN was formed as a Crown corporation. I believe it was more

[Translation]

Nous savons que le gouvernement devra, de gré ou de force, mettre en place divers mécanismes pour encourager les développements économiques régionaux. Les transports peuvent un de ces mécanismes. Nous estimons que tous les Canadiens devraient appuyer une telle démarche, lorsqu'elle se fait dans l'intérêt de certaines régions du pays, mais pour le bien de l'ensemble de la population. Nous craignons que cela ne soit pas le cas, étant donné la place que confère la loi au développement économique régional.

Pour mieux me faire comprendre, un exemple. Il peut arriver, dans une région connaissant un taux de chômage élevé, qu'un expéditeur se présente devant le nouvel office pour réclamer une réduction des tarifs, en invoquant justement le taux de chômage élevé. Si l'office prend le chômage en considération, étant donné qu'il s'agit d'un problème social, et exige que les sociétés de chemin de fer réduisent leur tarif, ils se trouvent donc à imposer aux sociétés de chemin de fer et autres expéditeurs de prendre en charge le problème du chômage dans cette région.

Je ne crois pas que l'objectif de la loi soit d'augmenter insidieusement le fardeau des transporteurs. Je ne crois pas que l'ensemble des expéditeurs seront favorables à ce type d'inter-financement de l'emploi dans certaines régions. Je ne sais pas si des expéditeurs ont présenté des mémoires au Comité à ce sujet. J'espère qu'ils l'ont fait. Quand on fait partie d'une coalition, on fait des concessions. S'ils n'ont pas présenté de mémoires, c'est que quelques-uns d'entre eux ont dû laisser certains arguments de côté.

M. Robichaud: Je comprends votre raisonnement, en particulier après votre déclaration sur le rôle des sociétés d'État. On devrait exiger qu'elles se comportent de façon responsables; elles doivent faire des bénéfices et rester solidaires des autres. Prenez le cas du CN. Les sociétés d'État ont été créées pour desservir toutes les régions du Canada. Si nous permettons tout à coup à ces sociétés de ne plus se préoccuper du développement régional, nous privons les régions de certains avantages qui leur était acquis.

Selon votre raisonnement, je suppose que nous devrions supprimer la réglementation dans le Nord. Comme vous le savez, nous avons entendu toutes les localités du Nord lors des séances que nous avons tenues. Nous avons jugé qu'il était souhaitable de conserver la réglementation afin de protéger la région. Vous prétendez que la réglementation devrait être entièrement supprimée. Pourriez-vous préciser les raisons sur lesquelles s'appuie votre recommandation?

M. Heaver: C'est lié aux sociétés d'État. Je crois que vous avez soulevé un certain nombre de questions. La première se rapporte à l'origine du CN. La deuxième a trait au rôle des sociétés d'État. Vous avez également fait allusion au maintien de la réglementation dans le Nord. Je me propose de répondre aux deux premières questions et je demanderais à mes collègues de répondre à la troisième question, étant donné qu'ils connaissent mieux le sujet que moi.

Je ne dispose pas de suffisamment d'éléments pour discuter des raisons qui ont présidé à la création de la société d'État du

[Texte]

generally to sustain potentially failing railways than to explicitly provide regional assistance.

Mr. Benjamin: They were already broke.

Prof. Heaver: The role of public policy interests in markets has to change with the nature of those markets. Our ability to achieve public policy objectives through some routes and some consumers, whether travelling public or shippers, to cross-subsidize unremunerative routes for public purpose objectives, has gone. We have recognized it. In 1967, with the National Transportation Act, when there were imposed public duties, we hoped they would be compensated. We are going to have to recognize it in the much more highly competitive environment within which we expect our transportation Crown corporations to operate.

The viability of CN, with a \$3.5 billion debt, and the viability of CP is severely threatened. They have no flesh, let alone fat, to glean from other shippers that can afford to pay more so they can perform social objectives for the taxpayer at large. However, society is going to have to recognize that Crown corporations, like any other firms, are only going to be able to provide social services in a competitive environment if the taxpayer, who decides that social services shall be provided, pays up.

• 1535

Mr. Robichaud: What about CP?

Prof. Heaver: CP has to be treated in exactly the same way as CN, or it will become a Crown corporation.

Prof. Oum: I would like to indicate that Air Canada serves far fewer points to the north than PWA or CP Airlines. In fact, PWA has many more points of service in the north. The reasons why we are advocating the elimination of northern regulation is actually to benefit those who travel to and from northern remote areas.

First of all, essential services will be subsidized and maintained by the act through payment direct subsidies if they are judged to be essential and socially desirable. In terms of the method of choosing the carrier, they will be subsidized by public tenders. So it would not eliminate these services. As part of the public tender, the agency can in fact specify the rates or fares to be charged and the minimum service standards.

Secondly, the U.S. experience suggests that there is no loss in the essential services after deregulation. Indeed, there are increases in the new entrants to the north and the small communities, so we believe that these U.S. results will be somewhat transferable to the Canadian case.

Thirdly, we are mainly concerned with the carriers, such as PWA and Air Canada. We could use this north and protected region to cross-subsidize southern routes where they face more

[Traduction]

CN. Je crois que c'était plutôt pour raffermir les sociétés de chemin de fer en difficulté pour venir en aide expressément aux régions.

M. Benjamin: Elles étaient déjà en difficulté.

M. Heaver: Le rôle des intérêts de politique publique doivent varier en fonction de la nature des marchés. Nous ne sommes plus en mesure d'atteindre les objectifs de politique publique à l'aide des fonds provenant de certains itinéraires et consommateurs, qu'il s'agisse de voyageurs ou d'expéditeurs, afin de subventionner les itinéraires non rentables, dans le but de respecter les objectifs du service public. Nous l'avons reconnu. En 1967, nous espérions que les obligations publiques imposées par la Loi nationale sur les transports seraient dédommagées. Nous allons devoir le reconnaître en raison du contexte beaucoup plus concurrentiel dans lequel nos sociétés d'États du secteur des transports doivent, selon nous, fonctionner.

La viabilité du CN dont le passif atteint 3,5 milliards de dollars, et celle du CP sont gravement menacées. Ils ne peuvent pas retirer grand chose des expéditeurs qui peuvent se permettre de payer plus pour répondre aux objectifs sociaux ayant pour cible le contribuable en général. Cependant, la société devra reconnaître que les sociétés d'État, comme toute autre entreprise, ne pourront se permettre d'offrir des services sociaux dans un contexte concurrentiel que si le contribuable qui décide que de tels services devraient être fournis, paie sa quote-part.

M. Robichaud: Et le Canadien Pacifique?

M. Heaver: Le CP doit être traité de la même manière que le CN, sinon il deviendra une société d'État.

M. Oum: J'aimerais souligner qu'Air Canada dessert beaucoup moins de localités dans le Nord que PWA ou CP. En fait, PWA dessert un plus grand nombre de localités dans le Nord. C'est en fait pour défendre les intérêts des voyageurs des localités éloignées du Nord que nous préconisons l'élimination de la réglementation dans cette région du pays.

Tout d'abord, il faudrait que la loi subventionne et maintienne les services essentiels par des subventions directes si ces services sont jugés essentiels et souhaitables sur le plan social. Quant à la méthode de sélection du transporteur, elle se fera par appel d'offres. Ainsi, on évitera l'élimination de ces services. L'office peut en effet stipuler le tarif dans l'appel d'offres ainsi que la norme de service minimale.

Deuxièmement, l'expérience américaine prouve que la déréglementation n'entraîne aucune réduction des services essentiels. En fait, les voyages à destination du Nord et des petites localités sont plus nombreux. Nous estimons que ces effets observés aux États-Unis se produiront également au Canada.

Troisièmement, ce sont principalement les transporteurs tels que PWA et Air Canada qui nous préoccupent. La région protégée du Nord pourrait servir à financer les lignes du Sud

[Text]

competition. All costing experts would agree with me that it is pretty difficult to come up with undisputable cost allocation for the northern services from southern services. Due to these ambiguities in cost allocation, continued regulation of the north leaves room for the carriers to exploit travellers to and from north.

Mr. Benjamin: I am at a loss where to start, but I think we have a problem about credibility. Gentlemen, I am sorry, but I have to assume that you have been living on the moon for the last number of years, and not in Canada. What organizations or governmental bodies have you done research and consulting work for concerning deregulation, this legislation and anything leading up to it?

Prof. Heaver: Mr. Benjamin, during the 1980s I conducted studies related to the regulatory regime for shipping conferences and the railway industry. I have done no work related to deregulation, the working of competitive markets, aside from that.

• 1540

Mr. Benjamin: I am talking about the Faculty of Commerce and Business Administration of the University of British Columbia, not just about you personally.

Prof. Heaver: Each of my colleagues will have to respond, because as faculty members we act individually.

Mr. Benjamin: Then let me encompass all of you. Has the Faculty of Commerce and Business Administration of the University of British Columbia collectively . . . would you tell us what organizations and governmental bodies you have done consultant work for on all matters pertaining to deregulation leading up to and including this legislation?

Prof. Heaver: If I may take the onus of trying to present something of a list that my colleagues may correct or they may certainly add to, it would be the Department of Transport, Consumer and Corporate Affairs, and I think that is all that I am aware of, sir. Can my colleagues add any others?

Prof. Oum: We can add a few more. As consultant, we did economic studies for the Economic Council of Canada for measuring—actually, we cited the name of the book in our write-up: *Identifying and Measuring the Impact of Crown Ownership and Deregulation on Air Carrier Performance in Canada*. Mike Tretheway and myself and one other colleague did the study as part of Crown ownership, the new program of the Economic Council of Canada. That study was co-sponsored with Consumer and Corporate Affairs.

We also did a study on different matters on airline issues for the Treasury Board of Canada.

[Translation]

où la concurrence est plus grande. Tous les spécialistes de calcul de prix de revient conviendraient avec moi qu'il est assez difficile de mettre au point une ventilation réfutable des coûts des services dans le Nord à partir des chiffres disponibles pour les services dans le Sud. En raison de ces ambiguïtés dans la ventilation des coûts, le maintien de la réglementation dans le Nord laisse une certaine marge de manoeuvre aux transporteurs qui exploitent les lignes aériennes à destination et en partance du Nord.

M. Benjamin: Je ne sais vraiment pas où commencer, mais je crois que nous avons un problème de crédibilité. Je suis désolé, messieurs, de constater que vous êtes dans la lune depuis quelques années, que vous n'avez pas les pieds sur terre. Pour quelles associations ou organismes gouvernementaux avez-vous fait de la recherche et du travail de consultation au sujet de la déréglementation, de la loi dont il est question et des problèmes qui l'entourent?

M. Heaver: Monsieur Benjamin, pendant les années 1980, j'ai réalisé des études se rapportant aux modalités de réglementation des conférences d'expéditeurs et de l'industrie des chemins de fer. À part cela, je n'ai fait aucune étude concernant la réglementation ou le fonctionnement des marchés concurrentiels.

M. Benjamin: Je parle de la Faculté de commerce et d'administration des affaires de l'Université de Colombie-Britannique, pas uniquement de vous.

M. Heaver: Mes collègues devront répondre chacun à tour de rôle, étant donné qu'en tant que membres de la faculté, nous agissons en notre nom personnel.

M. Benjamin: Mais si l'on vous considère collectivement, pouvez-vous nous dire pour quels associations et organismes gouvernementaux la Faculté de commerce et d'administration des affaires de l'Université de Colombie-Britannique a fourni des services de consultant sur toutes les questions qui touchent à la réglementation et qui se rapportent à la présente loi?

M. Heaver: Je veux bien me charger de présenter une liste quelconque à condition que mes collègues la corrigent et la complètent. À ma connaissance, je peux mentionner le ministère des Transports et Consommation et Corporations Canada. Est-ce que mes collègues peuvent ajouter d'autres organismes?

M. Oum: Nous pouvons en ajouter quelques-uns. En tant que consultants, nous avons réalisé des études économiques pour le Conseil économique du Canada sur . . . en fait, nous avons cité le titre du document dans notre étude: *Identifying and Measuring the Impact of Crown Ownership and Deregulation on Air Carrier Performance in Canada*. Mike Tretheway, un autre collègue, et moi-même avons réalisé l'étude dans le cadre du nouveau programme du Conseil économique du Canada sur les sociétés d'État. Cette étude a été coparrainée par Consommation et Corporations Canada.

Nous avons également réalisé une étude sur différents aspects des transports aériens, pour le Conseil du Trésor.

[Texte]

Mr. Benjamin: All right. I am sorry, there are some more? That is all you have done?

Prof. Chow: Oh, no. There are lots. We have conducted studies funded by Consumer and Corporate Affairs, Transport Canada, SSHRC—which is Social Science and Humanities Research Council, for a major insurance company, for equipment suppliers, for the California Trucking Association, the American Trucking Association, the Interstate Commerce Commission and tariff bureaus.

Mr. Benjamin: I know you do not have any obligation or you many want to, but you probably can tell me it is none of my business how much money you got from non-governmental agencies. But the fact of the matter is you have been serving as adviser to at least four government departments and agencies on this matter. How much did you get paid?

Prof. Heaver: I do not think that is an appropriate question for us to respond to.

Mr. Benjamin: Well, we will get it out of Public Accounts later, anyway.

Prof. Heaver: Yes, I would be pleased for you to do it that way, because I can never remember what I get, and I am not going to ask my colleagues—

Mr. Benjamin: No, I mean the Faculty of Commerce and Business Administration.

Prof. Heaver: The contracts are not written with the Faculty of Commerce and Business Administration. The contracts usually are written through the Centre for Transportation Studies and the individuals who have accepted to undertake the research are responsible for doing the work. The revenues received in very large part go to research expenditures, largely in the form of travel, student research assistance, and computer and typing, secretarial expenses.

Mr. Benjamin: I see.

Prof. Heaver: Since you are asking these sorts of questions, Mr. Benjamin, I will raise one matter: the faculty members are greatly concerned about the availability of research funding which comes without strings. I doubt that if a particular faculty member, even acting for the Department of Transport or Consumer and Corporate Affairs, came to conclusions that were inconsistent with their views he might be asked to do it again. We attempt to maintain our independence in spite of that.

The most independent source of funds that we have is from a foundation provided in 1974 from the United Parcel Service; this is referred to in appendix 1, which summarizes the characteristics of our program. I regard that particular funding as giving us greater independence than even the funding we get from government departments.

[Traduction]

M. Benjamin: Très bien. Excusez-moi, y en a-t-il d'autres? Est-ce que la liste est complète?

M. Chow: Bien sûr que non, il y en a beaucoup d'autres. Nous avons fait des études financées par Consommation et Corporations Canada, Transport Canada, le CRSHC, c'est-à-dire le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada, pour une grande compagnie d'assurance, des fournisseurs de matériel, pour la *California Trucking Association*, l'*American Trucking Association*, l'*Interstate Commerce Commission* et pour des bureaux de tarifs douaniers.

M. Benjamin: Si je vous demandais combien vous avez été payés par les organismes non-gouvernementaux, vous n'auriez aucune obligation à me répondre et vous pourriez probablement, si vous le désirez, me demander de me mêler de mes affaires. En revanche, vous avez servi de conseillers à au moins quatre ministères et organismes du gouvernement relativement à cette question. À combien s'élevaient vos honoraires?

M. Heaver: Je ne pense pas que ce soit une question à laquelle nous soyons tenus de répondre.

M. Benjamin: De toute façon, nous pourrions trouver ces chiffres plus tard dans les comptes publics.

M. Heaver: C'est parfait, car je ne me souviens jamais combien je gagne et je ne vais pas demander à mes collègues...

M. Benjamin: Je voulais parler de la Faculté de commerce et d'administration des affaires.

M. Heaver: Les contrats ne sont pas rédigés au nom de la Faculté de commerce et d'administration des affaires. Ils sont généralement conclus par l'intermédiaire du *Centre for Transportation Studies* et ce sont les personnes qui ont accepté d'entreprendre la recherche qui sont responsables de l'étude. Les honoraires servent en grande partie à financer les dépenses de recherche, la plupart sous la forme de frais de déplacement, pour le paiement des étudiants qui participent à la recherche et les frais d'informatique, de dactylographie et de secrétariat.

M. Benjamin: Je vois.

M. Heaver: Puisqu'on parle de ce genre de chose, monsieur Benjamin, j'aimerais préciser ceci: les professeurs de la faculté s'inquiètent beaucoup de ne pouvoir obtenir des crédits de recherche sans condition. Je crois qu'un professeur de la faculté qui présenterait des conclusions incompatibles avec celles de son client, même s'il s'agit du ministère des Transports ou de Consommation et Corporations Canada, risquerait d'être tenu à l'écart par la suite. Malgré cela, nous tentons de conserver notre indépendance.

La source de crédit la plus indépendante dont nous bénéficions est une fondation créée en 1974 par *United Parcel Service*; nous en parlons dans l'annexe 1 qui résume les caractéristiques de notre programme. Je considère que ce type de financement nous donne même une plus grande indépendance que les crédits que nous recevons des ministères gouvernementaux.

[Text]

• 1545

The Chairman: I am pleased with that, Mr. Heaver, because I think it was going to come and you certainly explained it very well.

Prof. Heaver: Thank you.

The Chairman: I said Mr. Benjamin was being so tender in not coming back—

Mr. Benjamin: Well, in my usual soft, quiet manner, I am just calling into question the matter of credibility and gall.

Prof. Heaver: If I might say so, Mr. Benjamin, I believe the attribute each of us values more highly than anything is credibility.

Mr. Benjamin: Okay. We will all draw our own conclusions on that matter.

Mr. Chairman, I want to ask this question: Do you feel that an investor in any transportation industry is entitled to an opportunity for a return on the investment?

Prof. Heaver: An investor has to be entitled to an opportunity for a return on his investment, otherwise he would not make the investment.

Mr. Benjamin: Right. Well then, do you feel the same thing should apply to a public investor as well as a private investor?

The Chairman: Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: Now just a minute, Mr. Chairman. They are the ones that put this in their brief.

The Chairman: They put it in the brief; they have everything set out there. The Government of Canada is investing some money in research and therefore they have to give a return—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am asking them about—

The Chairman: Professor Heaver has already answered that, so let us get on to Bill C-18 and Bill C-19.

Mr. Benjamin: I am now on matters that are in the brief.

The Chairman: There has been no witness impugned here today on credibility. Other members could have asked questions to other witnesses here today about their background and where they are getting their money from. Do you think that would affect their point of view?

Mr. Angus: They did on Fording Coal Limited, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes. Well, it is absolutely right and relevant.

Mr. Benjamin: You are bloody right. And this is relevant because they are talking about privatization and I am asking questions about the investors in public and Crown corporations.

[Translation]

Le président: J'en suis ravi, monsieur Heaver, parce que je savais que cela allait se présenter et vous avez très bien expliqué la situation.

M. Heaver: Merci.

Le président: M. Benjamin a été très gentil de ne pas revenir à la charge...

M. Benjamin: Avec mon tact habituel, je me contente de remettre en question la crédibilité et la forfanterie.

M. Heaver: J'aimerais préciser à M. Benjamin que la caractéristique à laquelle nous attachons le plus d'importance est la crédibilité.

M. Benjamin: Très bien. Nous tirerons chacun nos conclusions personnelles à ce sujet.

Monsieur le président, j'aimerais poser la question suivante: croyez-vous qu'une personne qui place des fonds dans une entreprise de transport a le droit de s'attendre à ce que son placement lui rapporte?

M. Heaver: Un investisseur doit pouvoir attendre un revenu de son investissement, sinon il n'en ferait pas.

M. Benjamin: Bien. Alors vous pensez qu'un investisseur public pourrait avoir les mêmes espérances qu'un investisseur privé?

Le président: Monsieur Benjamin...

M. Benjamin: Un instant, monsieur le président. Ce sont eux qui en parlent dans leur exposé.

Le président: Ils en parlent dans leur exposé; ils abordent tous ces aspects-là. Le gouvernement du Canada investit des fonds dans la recherche et peut donc s'attendre à en retirer un certain produit...

M. Benjamin: Monsieur le président, je leur demande...

Le président: M. Heaver a déjà répondu à tout cela. Poursuivons le débat sur le projet de loi C-18 et le projet de loi C-19.

M. Benjamin: Je parle à présent de questions mentionnées dans l'exposé.

Le président: Aucun témoin n'a été attaqué aujourd'hui pour des questions de crédibilité. Les autres membres du Comité auraient pu poser aux témoins des questions concernant leurs antécédents et leurs revenus. Croyez-vous que les réponses qu'ils auraient obtenues les auraient amenés à modifier leur opinion?

M. Angus: C'est ce qui s'est passé pour *Fording Coal Limited*, monsieur le président.

Le président: C'est exact. Ces questions sont donc tout à fait justes et pertinentes.

M. Benjamin: Parfaitement, et elles sont pertinentes, car je pose des questions sur les investisseurs dans les entreprises publiques et les sociétés d'État, puisque les témoins parlent de privatisation.

[Texte]

Do you agree that the investors in the Crown corporation are equally entitled to an opportunity for return on their investment? You have said yes on the private ones. Do you agree about the public ones?

Prof. Heaver: Yes.

Mr. Benjamin: Oh, good. Now, would you mind telling me, since public investors, namely taxpayers, have put up billions in CN, Air Canada and a host of other outfits and still they have been getting a little bit of return in odd years, are you telling me that to privatize these corporations means the opportunity for return on their investment is down the drain? Are you suggesting that? Because remember, the amount of investment that has to be recovered for the taxpayers to get a return on that investment... I want you to get off the pot here. In this privatization, are they going to get that opportunity for a return on their investment?

Prof. Heaver: I do not think I have been on a pot, Mr. Benjamin.

If the privatization is carried out effectively the price the public receives for its interest in a Crown corporation should reflect the expected profits over time that the Crown corporation will earn. Therefore, there should be no difference between the taxpayer's interest in receiving the stream of income over time as compared with getting it as a lump sum.

Mr. Benjamin: All right.

Prof. Heaver: The question is how well the corporations perform under the different regimes. It may very well be that if their regimes are going to perform better as private corporations, the value to the taxpayer of the money up front that the private sector is willing to pay will be greater than the income the taxpayers would receive if that Crown corporation muddles over time.

Mr. Benjamin: Do you include in that the losses the taxpayers suffered and all the years of struggle in the building of Air Canada and CN?

Prof. Heaver: Mr. Benjamin, I do not know—

Mr. Benjamin: Do you include that?

Prof. Heaver: —about your investment strategy, but my investment strategy is by-gones are by-gones, and I am trying to make the progress from where we now are.

Mr. Benjamin: Oh, now I get it. Okay. You made a submission to the Canadian Transport Commission—this is another reason why I think you guys have been living on the moon—to give serious consideration to allowing foreign ownership of Canadian carriers. Are you not aware? I do not know of another country that would allow any more than... A lot of them do not allow any. There are a few that perhaps allow 25%. Are you telling us we should just lie back—if you are going to get raped, you might as well lie back and enjoy it? Are you telling us we should allow foreign ownership of Canadian carriers, any amount, any time, any place? Why do

[Traduction]

Croyez-vous que les investisseurs qui placent des fonds dans les sociétés d'État peuvent eux aussi s'attendre à obtenir un revenu de leur investissement? Vous avez répondu par l'affirmative dans le cas des entreprises privées. Votre réponse est-elle la même dans le cas des entreprises publiques?

M. Heaver: Oui.

M. Benjamin: Très bien. Maintenant dites-moi si les investisseurs publics, en l'occurrence les contribuables, qui ont investi des milliards dans le CN, Air Canada et quantité d'autres organismes, et ont dû se contenter de maigres profits de temps à autre, dites-moi si le fait de privatiser ces sociétés va anéantir leurs espoirs de retirer un revenu de leur investissement? Est-ce que ce sont là vos conclusions? Souvenez-vous du montant d'investissement qu'il faut récupérer pour que cet investissement rapporte... Arrêtez donc de bluffer. Si l'on privatise, le public va-t-il obtenir un produit de son investissement?

M. Heaver: Je ne crois pas avoir bluffé, monsieur Benjamin.

Si la privatisation se fait réellement, le prix que le public recevra pour la part qu'il détient dans une société d'État devrait être en rapport avec les bénéfices qu'une société d'État peut réaliser au fil des ans. Il ne devrait donc y avoir aucune différence entre le montant reçu au fil des ans sous la forme d'intérêts et le montant se présentant sous la forme d'une somme forfaitaire.

M. Benjamin: Très bien.

M. Heaver: La question est de savoir quel serait le rendement des sociétés dans les différents régimes. Il peut très bien arriver, si les sociétés fonctionnent mieux sous forme d'entreprises privées, que le secteur privé accepte de payer aux contribuables un montant plus élevé que celui que leur rapporterait leur investissement si les sociétés d'État n'avaient qu'un rendement médiocre.

M. Benjamin: Est-ce que vous tenez compte des pertes subies par les contribuables et de toutes les années de travail acharné qu'il a fallu investir pour créer Air Canada et le Canadien National?

M. Heaver: Monsieur Benjamin, je ne sais pas...

M. Benjamin: Est-ce que vous en tenez compte?

M. Heaver: ... quelle est votre stratégie d'investissement, mais je peux vous dire que, pour moi, le passé c'est le passé et que j'essaie de raisonner à partir de la situation actuelle.

M. Benjamin: Ah je vois. D'accord. Vous avez présenté un mémoire à la Commission canadienne des transports demandant d'étudier sérieusement la possibilité d'autoriser des sociétés étrangères à prendre la direction des transporteurs canadiens. C'est une raison de plus pour moi de penser que vous n'avez pas les pieds sur terre. Est-ce que vous réalisez ce que cela veut dire? Connaissiez-vous un autre pays qui autorise plus de... beaucoup de pays interdisent totalement les sociétés étrangères. Certains en acceptent peut-être 25 p. 100. Est-ce que vous nous dites tout simplement de nous laisser faire... que, tant qu'à se faire fourrer, on devrait au moins y prendre plaisir? Est-ce que vous nous conseillez de laisser des sociétés

[Text]

you not put the country up for sale and be done with it? Perhaps we can all go to live in Phoenix.

• 1550

Prof. Heaver: Is there a question there, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: I would think so. Are you serious? We should allow this to happen here when other countries we compete with do not allow it?

Prof. Heaver: I am not sure exactly what you are referring to. In any event, we allow foreign ownership controlled through appropriate processes now.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: I noticed your comments on regional development. In your brief, if I disregard your initial statement that it should not be there, you seem to have made some fairly good recommendations about how to deal with it. In my mind, what is in the proposed legislation is really fluff; it does not say anything. Because it does not say anything, you have drawn the conclusion the government agency would be able to affect the rates as a result of it being a key to regional development. In the sense that there should be a compensatory agency or a fund in order to look after that, I think your recommendations are excellent. Is that a fairly common way of handling that kind of philosophy?

Prof. Heaver: I am not aware of regimes which have the same characteristics of the Canadian Rail regime. We are unique. I do not think there are other models to which we can turn. I defer to other colleagues who might have an observation to make.

Prof. Oum: I am not aware of the regimes per se. In terms of the economic efficiency, the economic welfare of Canada will be enhanced by direct compensation of the imposed public duties in a regional sense because those are the ways to maximize the economic welfare from our transportation sector.

Mr. Cochrane: I thought it was a good way of addressing the matter. For a person who represents one of the regions of the country which is not enjoying some of the economic boom going on elsewhere, it seems to be a very reasonable mechanism by which to deal with that problem. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, there are a couple of areas I want to pursue. On page 8 of the main body of your brief you talk about research and monitoring the effects of Bill C-18 and Bill C-19. You say:

Effective monitoring requires that current conditions and trends be established and that independent studies of the effect of the legislation be conducted. We have concerns

[Translation]

étrangères prendre possession des transporteurs canadiens, dans n'importe quelle proportion, n'importe quand et n'importe où? Autant mettre le pays en vente et en finir pour de bon. On pourra peut-être tous déménager à Phoenix.

M. Heaver: Est-ce que c'est une question, Monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Je pense bien. Êtes-vous sérieux? Devrions-nous autoriser une telle chose alors que les autres pays avec lesquels nous sommes en concurrence l'interdisent?

M. Heaver: Je ne vois pas exactement à quoi vous faites allusion. De toute façon, le Canada autorise déjà, selon certaines modalités appropriées, la prise de contrôle de certaines entreprises par des sociétés étrangères.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: J'ai été frappé par vos commentaires sur le développement régional. J'ai remarqué, dans votre mémoire, même si vous avez fait observer au départ qu'elles ne devraient pas y être, que vous avez fait quelques bonnes recommandations à ce sujet. A mon sens, le projet de loi est vraiment mince; il reste très vague. Étant donné qu'il est vague, vous en tirez la conclusion que l'office du gouvernement aurait le pouvoir de modifier les tarifs qui ont une incidence sur le développement régional. Vos recommandations m'apparaissent excellentes en ce sens qu'elles prévoient un organisme ou un fonds de compensation qui serait chargé de prendre de telles mesures. Est-ce que cette façon de penser est relativement courante?

M. Heaver: Je ne connais pas d'autre régime qui ait les mêmes caractéristiques que celui qui régit les chemins de fer canadiens. Nous sommes uniques dans le genre. Je ne pense pas qu'il existe d'autres modèles dont nous pourrions nous inspirer. Je laisse la parole à mes collègues qui auraient des commentaires à faire.

M. Oum: Je ne connais pas les différents régimes en soi. Sur le plan de l'efficacité et du bien-être économique, le Canada bénéficierait d'une compensation directe des droits publics imposés dans un sens régional, puisque c'est de cette manière que l'on peut optimiser le bien-être économique que procure notre secteur des transports.

M. Cochrane: J'estimais que c'était une bonne façon de voir les choses. Pour une personne qui représente une des régions du pays dont l'économie n'est pas aussi florissante qu'ailleurs, cela paraît être un moyen très raisonnable de régler le problème. Merci.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, il y a deux points que j'aimerais approfondir. A la page 8 du corps principal de votre mémoire, vous parlez de recherche et de surveillance des effets des projets de loi CV-18 et C-19. Vous écrivez ceci:

Pour que la surveillance soit efficace, il faudrait définir la situation et les tendances qui prévalent et entreprendre des études indépendantes sur les effets qu'aurait la loi proposée.

[Texte]

regarding the feasibility of such a credible assessment. First, the independent research function of the Canadian Transport Commission will dismantled instead of being transferred to the agency.

You you do not follow through with a recommendation that it should not be dismantled. I would like to know why.

Prof. Heaver: Mr. Angus, I think it was as much because of the haste with which the brief was prepared as anything else. In this monitoring section, we gave very little time to its development. Collectively, in the past, we have expressed the regret that the level of independence for research achieved through the CTC agency has been removed.

Mr. Angus: Let me ask you specifics. Do you think this committee should make appropriate changes in the bill to make sure the research capability continues to exist under the new National Transportation Agency?

• 1555

Prof. Heaver: As an individual, not committing my colleagues, I would say yes.

Prof. Oum: Yes, I would agree with that, and I would like to remind you that about a year ago we appeared in this standing committee and we made the plea on that in terms of keeping at least independent, quasi-independent research functions separated from Transport Canada machineries.

Prof. Michael W. Tretheway (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia): I could just add my own personal view. I have some concerns of this over to the new National Transportation Agency, because in my view the new agency will be largely under the control of the Minister of Transport. I would much rather support a truly independent group such as the Bureau of Transport Economics, in the case of Australia, providing independent research.

This sounds somewhat self-serving, but I am especially concerned when the independent research function of the CTC disappears at the same time as all funding for transportation research that has forced us researchers to seek funding from government agencies and other groups, as well.

Mr. Angus: In some of the previous comments, the discussion with Mr. Benjamin about your relationships with other federal departments in terms of doing research, you made some reference to the strings attached in terms of the funding that was available. I would like you to clarify that a little bit. Did you mean that in the context of your work for Transport Canada, say, whichever one of you gentlemen conducted it, that you were asked to do some research based on the premise that deregulation was good?

[Traduction]

Nous avons certaines réserves quant à la faisabilité d'une évaluation crédible. Premièrement, la fonction de recherche indépendante de la Commission canadienne des transports sera démantelée plutôt que d'être confiée à l'Office.

Dans la suite du document, vous ne présentez pas de recommandation contre le démantèlement. Je voudrais vous demander pourquoi.

M. Heaver: Monsieur Angus, je crois que cela vient surtout du fait que nous avons rédigé notre mémoire à la hâte. Dans ce chapitre sur la surveillance, nous avons accordé très peu d'attention à son développement. Par le passé, nous avons tous déploré que la CCT perde son indépendance en matière de recherche.

M. Angus: Permettez-moi de vous poser une question précise. Pensez-vous que le présent Comité devrait apporter les changements appropriés au projet de loi pour faire en sorte que cette capacité de recherche soit maintenue au sein du nouvel Office national des transports?

M. Heaver: Personnellement, sans engager mes collègues, je répondrais oui.

M. Oum: Oui, je suis d'accord et j'aimerais vous rappeler qu'il y a environ un an nous avons comparu devant ce même Comité permanent et que nous avons plaidé en ce sens pour que l'on conserve au moins des fonctions de recherche indépendantes ou quasi indépendantes des services de Transport Canada.

M. Michael W. Tretheway (professeur, Centre d'études des transports, université de la Colombie-Britannique): J'aimerais donner mon opinion personnel. J'ai quelques inquiétudes au sujet du nouvel office national des transports parce qu'à mon avis ce nouvel organisme sera largement contrôlé par le ministère des Transports. Je préférerais de loin un groupe chargé d'effectuer des recherches en toute indépendance comme c'est le cas du *Bureau of Transport Economics* en Australie.

On pourrait penser que je prêche pour ma paroisse, mais je suis véritablement préoccupé lorsque je vois que le service de recherche indépendant de la CCT disparaît en même temps que les crédits de recherche sur les transports, ce qui nous a amené, nous, les chercheurs, à nous tourner vers d'autres organismes du gouvernement et divers groupements pour trouver des crédits.

M. Angus: Lors des échanges précédents avec M. Benjamin au sujet de vos relations avec d'autres ministères fédéraux sur le plan de la recherche, vous avez évoqué la question des conditions mises au financement disponible. J'aimerais que vous précisiez quelque peu votre pensée. Voulez-vous dire par exemple que dans le cadre des travaux que vous effectuez pour Transport Canada, quel que soit celui d'entre vous qui s'en est chargé, qu'il vous a été demandé par exemple de faire certaines recherches en partant du principe que la déréglementation était une bonne chose?

[Text]

Prof. Heaver: I think there are two observations. I would welcome comments of colleagues. First of all, I am not aware of any funding of research coming with strings attached in that sense. There are two significant aspects. The topics for research, when funded by government, have to be on matters of interest to government and justifiable within the departmental budgeting process. It may very well be that there are subjects which should be researched which for various reasons the department might not want to touch, for example, something to do with the status of VIA. Thus the type of research which will be supported is influenced.

The second observation—and it is sheer supposition on my part—is that certain departments might want—

Mr. Angus: Ammunition.

Prof. Heaver: —research that is likely to be consistent with interests and not research that is a high risk that it may give conflicting views with departmental opinion.

I have no real reason for supposing that except human nature. If I am interested in having a program go one direction, I do not go out and ask a researcher to do some work if I have this supposition that his predilection is in another direction. I would welcome colleagues' comments.

Prof. Tretheway: Perhaps I could give a specific example, Mr. Angus. I conducted a study on the impact of deregulation on airline labour. This was funded to pay my research assistants in their travel by the Department of Transport as a rather small contract. There is nothing in there that tied our results to anything and no direction was given to us. In fact our final results are being published by the Senate transport study and are not appearing as a government report at all.

Mr. Angus: Clearly your group is on the side of deregulation. Is there a comparable research body attached to a university in Canada that takes the opposing view? I mean, it is like the economists; you have left, centre, right, and some that are all over the map.

Prof. Tretheway: There are certainly individual faculty members throughout Canada who have different views. There is the fellow at Carleton and Mr. Lazar at York University. The fellow at the CTRF last year who talked about Air Canada has a different view as well. I would like to think we all go into this with the view that it can go either way. In my own personal view the weight of the evidence is in favour of deregulation, and I come out and say that.

[Translation]

M. Heaver: Je pense qu'il y a deux observations à faire. J'aimerais que mes collègues apportent leurs commentaires. Tout d'abord, je n'ai pas connaissance que des crédits de recherche aient jamais été accordés avec ce type de conditions. Il y a deux éléments importants. Les recherches financées par le gouvernement doivent porter sur des sujets qui intéressent celui-ci et se justifier dans le cadre du mécanisme d'établissement des budgets du ministère. Il peut très bien se produire que des sujets qui justifieraient les recherches soient écartés à priori par le ministère pour différentes raisons; ainsi, par exemple, tout ce qui touche au statut de Via Rail. On peut donc dire que le type de recherche subventionné est influencé par le ministère.

La deuxième observation, et il ne s'agit là que d'une simple supposition de ma part, porte sur le fait que certains ministères pourraient vouloir ...

M. Angus: Des munitions.

M. Heaver: ... que l'on effectue des recherches qui ont toutes chances de présenter entre elles une certaine cohérence et non des recherches risquant fortement d'éveiller des opinions contradictoires au sein du ministère.

Seule la nature humaine m'incite à penser ainsi. Si j'ai l'intention d'orienter un programme dans un sens donné, je ne vais pas demander à un chercheur de travailler pour moi si je le soupçonne de préférer une orientation différente. Je serais très heureux que mes collègues apportent leurs commentaires à ce sujet.

M. Tretheway: Je pourrais peut-être apporter un exemple précis, monsieur Angus. J'ai dirigé une étude concernant l'effet de la déréglementation sur la main-d'oeuvre des sociétés de transport aérien. Il s'agissait à cette occasion de faire financer par le ministère des Transports les déplacements de mes assistants de recherche dans le cadre d'un contrat d'assez faible envergure. Rien ne liait en l'occurrence le résultat de nos recherches et aucune orientation ne nous a été imposée. D'ailleurs, les résultats que nous avons obtenus en fin de compte sont publiés dans l'étude sur les transports du Sénat et n'apparaissent pas du tout sous la forme d'un rapport gouvernemental.

M. Angus: De toute évidence, votre groupe penche en faveur de la déréglementation. Existe-t-il un organisme de recherche comparable relevant d'une université au Canada qui ait une optique contraire? Comprenez-moi, c'est comme pour les économistes; il y en a à gauche, au centre, à droite et d'autres encore qui sont de nulle part.

M. Tretheway: Bien évidemment, il y a au Canada des membres du corps professoral qui ont une vue différente des choses. Il y a ce professeur de Carleton et M. Lazar de l'université York. Il y a aussi cette personne du GRTC qui, l'année dernière, a soutenu une opinion contraire au sujet d'Air Canada. Je soutiens qu'il faut que nous partions tous du principe que la balance peut pencher d'un côté comme de l'autre. En ce qui me concerne, je considère que les preuves penchent en faveur de la déréglementation et je le dis.

[Texte]

Mr. Angus: Well, that is for us to determine. I have one other question of a technical nature. On page 10 of your brief you talk about price competition and being more aggressive where American lines have access to urban areas through extended air switching for international traffic and for traffic capable of moving from Canadian origins to Canadian destinations over the American network and you say the latter will now be possible under joint-rate arrangements in clauses 129 and 131.(2).

We have had differing views expressed before this committee. There are some who argue that there is a protection in subclause 135.(5) which would prevent that from occurring and there would be no diversion of traffic, yet you are joining with others in saying there will be. I realize you are in favour of that but we have a difference of opinion on what in fact the bill does. Can you elaborate a bit more on it? I think it would be very helpful to members of the committee as we examine that aspect of the impact of this bill.

Prof. Heaver: Just for the record, because you suggested that I was in favour of it, in connection with the pro-competitive measures applied to the railway markets, I have consistently opposed them.

Mr. Angus: Oh, I am sorry. Then maybe I am reading something into pages 9 and 10 that is not there.

Prof. Heaver: We do not make judgments, because we consider it a matter of principle and it is all *fait accompli* about the desirability of the pro-competitive measures. But just for the record, since you presumed I was in favour of that measure I wanted to correct you. I guess it would be accurate to say that most of my colleagues have doubts but have not been as involved in the studies as myself to come to those conclusions.

Subclause 135.(5) to which you refer deals with the competitive-line rates, which is the new pro-competitive measure introduced in the bill. The current legislation precludes the movement by rail of goods from a Canadian origin...

Mr. Angus: Can I stop you a second? When you say "current legislation", that is the existing National Transportation Act?

Prof. Heaver: The existing Railway Act and the NTA preclude the movement by rail of freight from a Canadian origin to a Canadian destination without the agreement of those parties by 30% tariff on those goods, even though those goods would not be subject to a tariff if imported. So in effect the Canadian railways are presently supported. It is section 382 of the Railway Act. The Canadian railways are presently protected by an all-rail movement through the United States by section 382 of the Railway Act which I think imposes a 30% tariff.

[Traduction]

M. Angus: Ça, c'est à nous de le décider. J'ai une autre question à vous poser, de nature technique. À la page 10 de votre mémoire, vous nous parlez de la concurrence qui s'exerce sur les prix et de la nécessité de se montrer plus agressif dans les cas où les compagnies aériennes américaines ont accès aux secteurs urbains grâce aux correspondances prolongeant la circulation internationale et l'acheminement des passagers et des marchandises d'un point situé au Canada à un autre point situé lui aussi au Canada en passant par le réseau américain, et vous nous déclarez que cette dernière possibilité est désormais envisageable en vertu des accords de tarifs communs prévus à l'article 129 et le paragraphe 131(2).

Différentes opinions ont été exprimées devant ce Comité. Certains intervenants soutiennent qu'il existe une clause de sauvegarde au paragraphe 135(5) qui permet d'éviter une telle situation et qu'il n'y aura pas de détournement de trafic alors que vous affirmez, avec d'autres, que ce détournement aura bien lieu. Je conçois que vous y êtes favorables, mais il s'agit de savoir ici ce qu'autorise véritablement le projet de loi. Pouvez-vous nous donner des précisions? Je pense qu'il serait très utile pour les membres de ce Comité que nous puissions examiner cet aspect des conséquences du projet de loi.

M. Heaver: Pour que les choses soient claires et parce que vous avez laissé entendre que j'étais en faveur de ce genre de situation, je m'y suis toujours opposé lorsque les mesures favorisant la concurrence ont été appliquées au secteur des chemins de fer.

M. Angus: Ah, veuillez m'excuser. C'est peut-être parce que j'interprète mal ce qui est déclaré aux pages 9 et 10.

M. Heaver: Nous ne faisons pas de jugement de valeur car nous considérons qu'il s'agit d'une question de principe et d'un fait accompli qui n'enlève rien au caractère souhaitable des mesures favorisant la concurrence. Mais pour votre information, puisque vous pensiez que j'étais en faveur d'une telle mesure, j'ai voulu mettre les choses au clair. Je pense qu'il serait bon de préciser que la plupart de mes collègues ont des doutes mais qu'ils n'ont pas participé d'aussi près que moi aux études pour arriver à ces conclusions.

Le paragraphe 135(5) auquel vous vous réferez traite des tarifs de lignes concurrentielles, c'est-à-dire de la nouvelle mesure favorable à la concurrence introduite par le projet de loi. La législation actuelle interdit l'acheminement par chemins de fer des marchandises d'origine canadienne...

M. Angus: Puis-je vous interrompre un instant? Lorsque vous parlez de la «législation actuelle», est-ce que vous vous réferez à la loi nationale existante sur les transports?

M. Heaver: La loi existante sur les chemins de fer et la LNT interdisent l'acheminement par chemins de fer des marchandises allant d'un point situé au Canada à un autre point situé lui aussi au Canada sans que des droits de douane de 30 p. 100 soient imposés sur ces marchandises avec l'accord des parties intéressées, même si ces marchandises ne seraient soumises à aucun droit de douane si elles étaient importées. Les chemins de fer canadiens sont donc en fait subventionnés à l'heure actuelle. Je me réfère là à l'article 382 de la loi sur les chemins de fer. Les chemins de fer canadiens sont aujourd'hui protégés

[Text]

That protection has been removed. The railways are required to provide joint-line rates under I guess it is sections 129 and 131.(2). Therefore you are exposed to more competition involving the use of American lines than was previously the case.

• 1605

Mr. Angus: My colleague Mr. Benjamin referred earlier today to a weigh bill from Crown Forest Industries where the product is going via Burlington Northern through the United States, back into Canada. If that is illegal . . .

Prof. Heaver: The rate has to be a joint-line through-rate from origin to destination. If it would involve either the CN or the CP, they would not agree to that rate and it would have to be a combination rate. I guess in terms of the accuracy of section 382, the tariff only comes into effect if it is other than a through joint rate; so if BN here can enter into an agreement with a non-American line to deliver in eastern Canada, the movement through the United States could now take place without the tariff.

Mr. Angus: Okay; in this case it is delivered on CN at some point.

Prof. Heaver: It should have been subject to a tariff.

Mr. Angus: Interesting. Well, thank you, gentlemen, I appreciate that information.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to pursue the matter of the agency. Is it your view that an appointed body should have more power in a public affairs matter than a government that is elected by the people?

Prof. Heaver: If I could repeat the question, you are asking us the amount of policy power that should reside in the agency in comparison with the government's? There has to be a maintenance of a difficult balance. I believe one of the ways the balance is being achieved is giving the Minister the power to change, rescind and vary any orders of decision of the Canadian Transport Commission. Those powers are retained. Their power is added to issue directives. We have concern about the potential misuse of those powers, but recognize that it is treading along a thin line.

Mr. Taylor: But do you object to those powers?

Prof. Heaver: Personally I do not, and in the preparation of the brief we have not singled those out. We are concerned with

[Translation]

contre tout détournement du trafic par chemins de fer qui emprunterait le territoire des États-Unis en vertu des dispositions de l'article 382 de la loi sur les chemins de fer qui, si je me souviens bien, impose des droits de douane de 30 p. 100.

Cette protection a été supprimée. Les chemins de fer sont tenus d'accorder des tarifs sur les lignes communes en vertu, si je ne me trompe, des dispositions de l'article 129 et du paragraphe 131(2). En conséquence, vous êtes soumis à une plus grande concurrence qu'auparavant en ce qui a trait au transport empruntant les lignes américaines.

M. Angus: Mon collègue, M. Benjamin, nous a parlé d'une lettre de voiture de la *Crown Forest Industries* aux termes de laquelle les marchandises sont acheminées à travers les États-Unis par l'entremise de la *Burlington Northern* et reviennent ensuite au Canada. Si cette pratique est illégale . . .

M. Heaver: Il faut que le tarif s'applique à une ligne commune du point d'origine au point de destination. Si le CN ou le CP sont impliqués, ils n'accepteront pas ce tarif et il faudra alors que ce soit un tarif combiné. Pour préciser les termes de l'article 382, il faut dire que les droits de douane n'interviennent que s'il ne s'agit pas d'un tarif commun traversant la frontière; en conséquence, si la BN dans le cas qui nous occupe parvient à passer un accord avec une ligne de chemins de fer non américaine se chargeant d'acheminer des marchandises dans l'est du Canada, la partie du transport située sur le territoire des États-Unis peut donc désormais se dérouler sans que des droits de douane ne soient imposés.

M. Angus: Bien, dans ce cas la marchandise est acheminée par le CN jusqu'à un point quelconque.

M. Heaver: Elle aurait dû faire l'objet de droits de douane.

M. Angus: C'est intéressant. Je vous remercie, messieurs, je suis très heureux que vous ayez pu apporter ces précisions.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Angus. Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais reprendre la question de l'organisme. Considérez-vous qu'un organisme dont les membres sont nommés doit avoir davantage de pouvoirs sur une question d'intérêt public qu'un gouvernement élu par le peuple?

M. Heaver: Si je peux formuler autrement la question, vous nous demandez quels doivent être les pouvoirs d'élaboration des politiques qui doivent être conférés à l'organisme comparativement à ceux du gouvernement. Il y a un équilibre difficile à maintenir. Je considère que l'une des façons d'y parvenir est de conférer au ministre le pouvoir de modifier, d'annuler et d'infléchir les décisions susceptibles d'être prononcées par la Commission canadienne des transports. Ces pouvoirs, il les a toujours. Il y a en outre le pouvoir d'émettre des directives. Nous nous inquiétons de l'éventualité d'un abus de ces pouvoirs, mais nous reconnaissons que la ligne de démarcation est difficile à établir.

M. Taylor: Mais êtes-vous contre ces pouvoirs?

M. Heaver: Personnellement non, et, en élaborant notre mémoire, nous ne les avons pas détaillés un à un. Nous

[Texte]

the wide nature of the power that the government has, in particular the very wide and uncertain power that the Minister has under section 32.

Mr. Taylor: Well, I was really concerned, because in my view I think when a government appoints a body, surely that body should not have more power than the government that is elected by the people. Quite often in the House of Commons I hear a Minister say "I have no control over that". Like a parole board—should a parole board have authority beyond that of the Minister, who has to come back to the people? The board does not have to come back to the people. I feel democracy should rest with the government having the power. If they misuse it, the people know what to do.

Prof. Heaver: I believe it is appropriate to limit the amount of power that the government of the day can exercise in order to ensure policy stability over time. I am concerned about the possibility of the directives being misused.

If we look at the record of the 1970s—and I recognize that we had a different party in power at that time—in the mid-1970s, the government of the day was very much in favour of intervention in the government role and three years later, they were setting in motion the deregulation studies and moves under the Economic Council of Canada type studies.

I am concerned that with too much power, then we may see too much response to short-run political expediency. I think it is necessary to protect the Minister from excessive exposure to political pressures.

Mr. Taylor: I think that is where you and I disagree. I do not think the Minister should be protected. The Minister has a job to make sure the public interest is followed. If the board is doing something contrary to that, he should have the power to handle it because he has to take the responsibility for it. I guess that is where you and I disagree.

The second point I want to mention to you is on this matter of credibility. I take the attitude that any group coming before this committee is credible. They come with a sincere desire to express their views. With regard to the points that were raised by Mr. Benjamin, did any government body ever say that it wanted you to carry out this research and give it a certain result?

• 1610

Prof. Heaver: No, not categorically.

Mr. Taylor: Did any government body ever say to you that unless you find out the result a certain way . . . ?

Prof. Heaver: Categorically, no.

[Traduction]

sommes préoccupés par l'étendue des pouvoirs conférés au gouvernement, et en particulier des pouvoirs très larges et imprécis qui sont conférés au ministre en vertu des dispositions de l'article 32.

M. Taylor: Pour ma part, la question m'a beaucoup préoccupé car, à mon avis, il est absolument hors de question qu'un organisme nommé par le gouvernement ait davantage de pouvoirs que ce dernier, qui a été élu par le peuple. Bien souvent, j'entends le ministre déclarer à la Chambre des communes «je n'ai aucun contrôle sur cette question». C'est la même chose pour une commission des libérations conditionnelles—est-il normal qu'une commission des libérations conditionnelles ait davantage de compétences que le ministre, qui doit rendre des comptes au peuple? La commission n'a aucun compte à rendre au peuple. Je considère qu'en démocratie le pouvoir appartient au gouvernement. S'il en fait mauvais usage, le peuple sait alors ce qu'il lui reste à faire.

M. Heaver: J'estime qu'il est bon de limiter les pouvoirs que peut exercer le gouvernement du jour de façon à garantir une certaine stabilité des politiques dans le temps. Je m'inquiète de l'éventualité d'un mauvais usage qui serait fait des directives.

Si l'on revient à la situation des années 1970, et je n'ignore pas que nous avions un autre parti au pouvoir à cette époque, vers le milieu des années 1970, le gouvernement de l'époque était très favorable à un rôle interventionniste de l'État et, trois ans plus tard, il mettait en chantier les études de dérèglementation et faisait appel à des études du type de celle du Conseil économique du Canada.

Ce qui m'inquiète c'est qu'avec trop de pouvoirs on risque de se laisser guider par des expédients politiques à court terme. Je considère qu'il est nécessaire d'éviter au ministre d'être trop exposé à des pressions politiques.

M. Taylor: Je pense que c'est là où nous ne sommes pas d'accord, vous et moi. Je ne crois pas que le ministre doive être protégé. Le ministre a l'obligation de s'assurer que l'on tient compte de l'intérêt public. Si la Commission va à l'encontre de l'intérêt public, il faut qu'il ait le pouvoir de s'y opposer parce que c'est lui qui est responsable. Je pense que c'est là où nous ne sommes pas d'accord.

Le deuxième point que je voudrais soulever est celui de la crédibilité. J'estime que tous les groupes qui comparaissent devant ce Comité sont crédibles. Ils se présentent à nous en cherchant sincèrement à faire valoir leurs points de vue. Au sujet de la question soulevée par M. Benjamin, est-ce qu'un organisme gouvernemental vous a jamais demandé d'entreprendre tel type de recherche et de parvenir à un certain résultat?

M. Heaver: Non, pas de manière catégorique.

M. Taylor: Est-ce qu'un organisme gouvernemental vous a jamais déclaré qu'à moins que vous obteniez certains types de résultat . . . ?

M. Heaver: Non, et je suis catégorique.

[Text]

Mr. Taylor: I am glad to hear that, because I expect you to come up with the findings carried out by your research and I am prepared to accept your findings on that basis. In my view, that is a credible way for university professors to carry on.

Prof. Tretheway: As you are aware, I appeared last week on behalf of the Consumers' Association and not a government agency. They were basically paying my way to Ottawa, but they did not direct the research that myself and Professor Stanbury did and they did not ask us to edit it in any way. We produced a report for them, and their understanding was that if they did not care for the report they would choose not to ask us to testify.

Mr. Taylor: Well, that is their privilege.

Prof. Chow: I would like to add that before I began studying trucking in Canada, I was a strong proponent of regulation in the United States and my research indicated that. Yet the Consumer and Corporate Affairs approached me to do an objective study at that time, and I was very impressed by that.

Mr. Benjamin: Point of order, point of privilege, point of information or whatever.

The Vice-Chairman: You have made your point, sir.

Mr. Benjamin: We have been told that the reports these gentlemen have done were not available because they were being translated.

The Vice-Chairman: We have the executive summaries.

Mr. Benjamin: The reports they did for several departments of government and for which they were well paid are now advertised as being on sale. Now, you have already been paid for them.

An hon. member: In both languages.

Mr. Benjamin: No, it does not say here if it is in French and English, but we were told that we could not have them because they were being translated.

The Vice-Chairman: Please make your point, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I think this is a matter of privilege and public business. The committee should ask the House for an order of reference to subpoena these gentlemen back, because they have not been all that forthcoming. What are you selling these for? What is the price?

Prof. Tretheway: The file you are handling is from the book I have written with my colleague, Tae Oum, and two of our graduate students on the impact of deregulation on employment in the airline industry. We are selling the books on a cost-recovery basis of \$25, which is very inexpensive, and they are currently being printed at this moment. I was actually writing a note to Mr. Angus to follow up on that in case there was a question.

When I undertook that research project with Transport Canada, which provided us with funding to travel to Ottawa, Montreal, Toronto, and Washington for the research and for

[Translation]

M. Taylor: Je suis heureux de vous l'entendre dire car j'attends de voir les résultats de votre recherche et je suis prêt à les accepter dans cette optique. A mon avis, c'est là une façon d'agir crédible de la part des professeurs d'université.

M. Tretheway: Comme vous le savez, j'ai comparu la semaine dernière au nom de l'Association des consommateurs et non pour le compte d'un organisme gouvernemental. On a plus ou moins payé mon déplacement mais personne n'a orienté les recherches que j'ai effectuées en compagnie du professeur Stanbury et personne ne nous a demandé d'apporter des corrections. Nous avons rédigé un rapport pour leur compte, et il était entendu de leur part que si cela ne faisait pas leur affaire, ils ne nous demanderaient pas de témoigner.

M. Taylor: Très bien, c'est tout à fait leur droit.

M. Chow: J'aimerais ajouter que j'étais un ferme défenseur de la réglementation aux États-Unis avant d'entreprendre l'étude du camionnage au Canada et que mes recherches allaient dans ce sens. Pourtant, Consommation et Corporation Canada m'a demandé à l'époque de réaliser une étude objective et je n'ai pas manqué d'en être impressionné.

M. Benjamin: Point d'ordre, point de privilège, point d'information, tout ce que vous voudrez.

Le vice-président: Le point est accordé.

M. Benjamin: On nous a dit que les rapports réalisés par ces messieurs n'étaient pas disponibles parce qu'ils étaient en cours de traduction.

Le vice-président: Nous avons les notes de synthèse.

M. Benjamin: Les rapports qu'ils ont rédigés pour le compte de différents ministères du gouvernement et qui leur ont été bien payés figurent aujourd'hui parmi les titres mis en vente. Donc, vous avez déjà été payés pour les rédiger.

Une voix: Dans les deux langues.

M. Benjamin: Non, rien ne dit ici qu'ils sont en français et en anglais mais on nous a déclaré qu'on ne pouvait se les procurer parce qu'ils étaient en cours de traduction.

Le vice-président: Venez-en au fait, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je pense qu'il s'agit là d'une question de privilège et d'intérêt public. Le Comité devrait demander à la Chambre qu'une ordonnance oblige ces messieurs à comparaître à nouveau parce qu'ils ne nous ont pas tout dit. A combien les vendez-vous? Quel est le prix de vente de ces rapports?

M. Tretheway: Le dossier que vous avez en main porte sur l'ouvrage que j'ai rédigé avec mon collègue, Tae Oum, et deux de nos étudiants diplômés au sujet des incidences de la déréglementation sur l'emploi dans le secteur des transports aériens. Nous vendons ces ouvrages au prix coûtant, soit 25\$, ce qui est très bon marché, et ils sont en ce moment sous presse. J'étais justement en train de rédiger une note à l'intention de M. Angus pour fournir des précisions sur cette affaire au cas où une question serait posée.

Lorsque j'ai accepté ce projet de recherche de Transport Canada, qui a financé nos déplacements à Ottawa, Montréal, Toronto et Washington pour les besoins de la recherche ainsi

[Texte]

the time of our research assistants, I insisted that we be able to publish our findings independently. We did not want to do this work if it was going to be construed as a work simply to support the government's position. It is independent work and we choose to publish it independently.

Mr. Benjamin: Will you now tell us what the Department of Transport and other government agencies paid you? How much of the content of this is material that the Government of Canada paid you for?

Prof. Tretheway: The Government of Canada financed about one-third of the cost of that particular research project to the tune of about \$12,000, which primarily paid for research assistants, travel, telephone service, and for the purchases of publications that data was out of. However, this figure could be wrong.

Mr. Benjamin: The Department of Transport, Consumer and Corporate Affairs, the Economic Council of Canada, Consumer Affairs and the Treasury Board paid that as the total amount.

Prof. Tretheway: No, the amount is for that particular study.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Angus: You will notice that they got to go to Washington though.

Mr. Cochrane: I just want to know if the member could read what is on that list, if it is indeed one of the ones we have requested.

Mr. Angus: Yes, it is.

Mr. Benjamin: By the way, is it not true that the government already knew your views? You supported *Freedom to Move* and they retained you in response to an answer you gave to Mr. Taylor. They already knew your views, but all of a sudden you got a contract.

• 1615

Prof. Tretheway: When the *Freedom to Move* hearings came, we testified indicating there were a number of areas to which we had opposition.

Mr. Reid: Mr. Chairman, in all fairness, we were denied access to these reports in their entirety. It was not because they were not available, but because they were not available in both official languages. If we had known they were on the market we could have bought one, but we would have had to buy them individually. I do not know what the real issue is at the moment.

Mr. Chairman, I would like to direct a comment to the air expert on the panel, Professor Tae Oum. I know he has addressed the question about the recommendation we remove the continued regulation in the north. I know he has addressed it in response to a question from the committee as well. Some

[Traduction]

que le temps consacré à cette recherche par nos assistants, j'ai insisté sur le fait que nous devions pouvoir publier en toute indépendance les résultats de nos recherches. Nous ne voulions pas de ce travail si l'on devait l'interpréter comme un simple appui des thèses du gouvernement. Il s'agit d'un travail indépendant et nous avons décidé de le publier indépendamment.

M. Benjamin: Pouvez-vous maintenant nous dire combien vous ont payé le ministère des Transports et divers autres organismes gouvernementaux? Quelle est la part de ces documents qui vous a déjà été payée par le gouvernement du Canada?

M. Tretheway: Le gouvernement du Canada a défrayé environ un tiers du coût de ce projet de recherche précis, soit un montant d'environ 12,000\$, ce qui a surtout couvert le coût des assistants de recherche, des déplacements, du téléphone et de l'achat des publications contenant les données. Il se peut toutefois que ce chiffre soit erroné.

M. Benjamin: Le ministère des Transports, Consommation et Corporation, le Conseil économique du Canada et le Conseil du Trésor vous ont versé ce montant, au total.

M. Tretheway: Non, cette somme ne concerne que l'étude en question.

M. Benjamin: Je vois.

M. Angus: Vous remarquerez qu'il leur fallait aller à Washington, cependant.

M. Cochrane: J'aimerais que le membre du Comité nous lise ce qui figure sur cette liste pour savoir s'il s'agit en fait de l'un des documents que nous avons demandés.

M. Angus: Oui, c'en est un.

M. Benjamin: Au fait, n'est-il pas vrai que le gouvernement connaissait déjà votre opinion? Vous avez appuyé *Aller sans entraves* et il a retenu vos services à la suite d'une réponse que vous aviez donnée à M. Taylor. Il connaissait déjà votre façon de penser et voilà que soudain, vous obtenez un contrat.

M. Tretheway: Nous avons comparu lors des audiences sur *Aller sans entraves* et nous avons fait savoir dans notre témoignage que nous n'étions pas d'accord sur un certain nombre de points.

M. Reid: Monsieur le président, pour être justes, nous n'avons pu prendre connaissance de ces rapports, non parce qu'ils n'étaient pas disponibles, mais parce que nous ne pouvions les obtenir dans les deux langues officielles. Si nous avions su qu'ils étaient en vente, nous en aurions acheté un exemplaire, mais il aurait fallu les acheter un par un. Je ne vois pas où est le problème à l'heure actuelle.

Monsieur le président, j'aimerais faire une observation au professeur Tae Oum, qui est le spécialiste des questions aériennes au sein du groupe. Je sais qu'il a traité la question de la recommandation selon laquelle il nous faut abandonner la réglementation dans le Nord. Je sais aussi qu'il a répondu à

[Text]

of us might say there need not be regulation in the north for places such as Frobisher Bay, Whitehorse or Yellowknife. We have heard representation to that effect. Wherever there is an isolated or remote community in this country of ours, we should concern ourselves with establishing a definition of such a sparsely populated area which requires some form of assistance if we are going to give them any kind of transportation assistance.

I do not want to get into a comment about cross-subsidizing because that can only apply where there is a major airline north and south and elsewhere. Under this recommendation, are we to ignore those sparsely populated ill-served areas throughout this country?

Prof. Oum: No, we are not. I think in most cases the removal of regulation in the north would improve the services to those points by allowing new efficient carriers to come in to serve those points. The act makes it very clear that the socially desirable, essential services would be compensated by direct subsidies. If we use a public tender system to choose the carriers willing to serve those sparsely-populated remote areas, it would improve it. The government can specify the maximum rate fares charged, the minimum frequency and other service conditions for service to those points.

If you continue the regulation, although it would not be the best regulation, those points will be at the mercy of the existing carriers. They might try to cut corners by using frequencies and so on. That is entirely possible. On the contrary, it would allow the opportunity for new carriers to come in and serve those points with higher frequency.

Mr. Reid: It is another alternative we will have to consider. Mr. Chairman, I wonder if the same witness might address the situation, recognizing the consolidation and mergers taking place in the airlines of today. This is particularly in terms of subsidiaries which are an affiliate of one of the two major airlines now serving these remote places. Do you suggest doing away with any kind of regulation which would allow a subsidiary of one or the other of this major carrier to go into competition with a regional northern carrier—particularly one who has established an infra-structure or a single-line operation—do him out of business with all the rest of his investment in the north country and enter into a deregulation system for all the other points in the north which do not need a public duty subsidy?

Prof. Tretheway: If I understand the question correctly, it is about the ability to engage in predatory pricing in northern services if there is complete deregulation.

An hon. member: That is right.

[Translation]

une question posée à ce sujet par le Comité. Certains d'entre nous diront peut-être que l'on n'a pas besoin de réglementation à Frobisher Bay, à Whitehorse ou à Yellowknife. Nous avons entendu les interventions dans ce sens. Chaque fois que nous avons affaire à une localité isolée ou éloignée dans notre pays, nous devons nous préoccuper de définir quelle forme d'aide peut s'appliquer à quelle population clairsemée, si l'on veut qu'elle bénéficie d'une aide quelconque au transport.

Je ne veux pas me lancer dans la question des tarifs compensatoires parce que cette solution n'est possible que lorsque une grosse compagnie aérienne est implantée à la fois dans le Nord, dans le Sud et partout au pays. Aux termes de cette recommandation, va-t-on laisser de côté ces régions mal desservies et très peu peuplées du pays?

M. Oum: Non, il n'en est pas question. Je considère que dans la majorité des cas, la suppression de la réglementation dans le Nord va entraîner une amélioration des services fournis à ces localités en permettant à des transporteurs plus efficaces de les desservir. La loi précise bien clairement que les services essentiels et socialement utiles seront directement subventionnés. Si l'on choisit par voie d'appels d'offres publics les transporteurs prêts à desservir ces régions dont la population est clairsemée, le service sera amélioré. Le gouvernement pourra dicter les tarifs maximum, la fréquence minimum des rotations ainsi que les différentes conditions s'appliquant à ces dessertes.

Si l'on conserve la réglementation, même dans le meilleur des cas, ces localités seront laissées à la merci des transporteurs existants. Ces derniers pourront être tentés de faire des économies sur des fréquences de rotations, etc. C'est tout à fait possible. L'autre solution laisserait à de nouveaux transporteurs la possibilité d'accéder au marché et de desservir ces localités en assurant des rotations plus fréquentes.

M. Reid: C'est là une autre solution qu'il nous faut envisager. Monsieur le président, j'aimerais que le témoin aborde cette même question en tenant compte des regroupements et des fusions que l'on constate à l'heure actuelle dans le secteur des transports aériens. Il s'agit principalement du cas des filiales des deux grandes sociétés de transport aérien qui desservent à l'heure actuelle ces régions éloignées. Proposez-vous que l'on supprime la réglementation, permettant ainsi qu'une filiale de l'une de ces grosses sociétés de transport aérien entre en concurrence avec un transporteur régional du Nord, et plus particulièrement, avec un transporteur qui s'est doté d'une infrastructure ou d'une seule ligne d'exploitation, en le forçant à se retirer du marché et à perdre la totalité de son investissement dans le Nord, et que cette filiale fonctionne en régime de déréglementation dans toutes les autres localités du Nord qui n'exigent pas une subvention pour des raisons d'intérêt public?

M. Tretheway: Si je comprends bien la question, il s'agit de savoir si l'on va vers une guerre des prix en cas de déréglementation totale dans le Nord.

Une voix: C'est bien cela.

[Texte]

Prof. Tretheway: My own view is that it is unlikely. It may happen occasionally until the airlines learn the lessons, but in a deregulated market predatory pricing is an unprofitable behaviour. You take a loss there. If you drive your competitor out and raise your rates, then because of free entry in the market someone else is simply going to enter and take your profits away again. The key to the whole system is that there is free entry.

There is an example in the U.S where People Express experienced predatory pricing by Northwest Airlines. People left the market and Northwest raised their fares; People came back in and this time Northwest realized they were not going to win, that they would be making severe losses by engaging in predation and eventually they would just come back into the market when they would charge monopoly prices.

Mr. Reid: The point is, Mr. Chairman, that as we have been told, such predatory pricing is taking place. It is not a question that it might; it is taking place by a subsidiary of one of our major carriers. How do we deal with it?

Prof. Tretheway: We deregulate the industry.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Gentlemen, professors, thank you very much for your testimony before the committee. You can be sure that everything is on the record and the committee will take it into due consideration with whatever proposed changes will be made within the bills. Thank you very much.

Now I would call the Telecommunications Workers Union. Gentlemen, you have a very brief overview to give to the committee. If you could identify yourselves and make your opening remarks then we will proceed directly to questioning and proceed with the other witnesses afterwards.

Mr. Rod Hiebert (Vice-president, Telecommunications Workers Union): Thank you, Mr. Chairman. My name is Rod Hiebert, and I am vice-president of the Telecommunications Workers Union. With me is Mr. Shaiad Stuff, our staff researcher. He will go through the brief and then we will both answer questions on it.

Mr. Shaiad Stuff (Researcher, Telecommunications Workers Union): Thank you. The Mulroney government likes to portray itself as a group of moderate, pragmatic conservatives, but some of its major policy thrusts suggest that in certain areas at least it is acting on the basis of blind ideological faith. These areas are of particular concern to the TWU.

What brings us before you today is Ottawa's knee-jerk hostility to regulating economic activity. From what we can make out, this hostility is based on the Mulroney government's faith in the marketplace, on their belief that the free market

[Traduction]

M. Tretheway: À mon avis, c'est peu probable. Cela peut se produire à l'occasion, tant que les sociétés de transport aérien n'ont pas appris leur leçon, mais, dans un marché déréglementé, il est peu rentable de se lancer dans une guerre des prix. On subit des pertes dans ce cas. Une fois que vous vous serez débarrassés de votre concurrent et que vous aurez relevé vos tarifs, étant donné que la liberté d'accès au marché est totale, quelqu'un d'autre va prendre sa place et vous empêcher de nouveau de faire des profits. C'est la liberté d'accès au marché qui est la clé de voûte du système.

On en a un exemple aux États-Unis, où *People Express* a dû subir la guerre des prix pratiquée par *Northwest Airlines*. *People* a dû se retirer du marché, et *Northwest* a relevé ses tarifs; *People* est revenue, et *Northwest* s'est alors rendu compte qu'il lui était impossible de gagner et qu'elle allait subir des pertes sévères en se lançant dans une nouvelle guerre des prix et que c'est finalement *People* qui allait pouvoir revenir sur le marché et pratiquer des prix de monopole.

M. Reid: Le problème, monsieur le président, c'est qu'on vous a déclaré que cette guerre des prix avait déjà lieu. Il ne s'agit pas de savoir si elle peut se produire; une filiale de l'une de nos grandes sociétés de transport la pratique déjà. Comment faire face à cette situation?

M. Tretheway: En déréglementant le secteur.

M. Reid: Je vous remercie, monsieur le président.

Le vice-président: Messieurs, professeurs, je vous remercie de vos témoignages devant ce Comité. Vous pouvez être sûrs que nous avons pris bonne note de vos interventions et que le Comité en tiendra compte au moment de proposer d'éventuelles modifications aux projets de loi. Merci beaucoup.

J'aimerais maintenant appeler le Syndicat des travailleurs des télécommunications à comparaître. Messieurs, vous avez une très brève déclaration générale à faire au Comité. Veuillez vous présenter et faire votre déclaration; nous passerons ensuite directement aux questions avant de passer aux autres témoins.

M. Rod Hiebert (vice-président, Syndicat des travailleurs des télécommunications): Je vous remercie, monsieur le président. Je m'appelle Rod Hiebert et je suis vice-président du Syndicat des travailleurs des télécommunications. M. Shaiad Stuff, notre recherchiste, m'accompagne. Il exposera les grandes lignes de notre mémoire, et nous répondrons ensuite à vos questions.

M. Shaiad Stuff (recherchiste, Syndicat des travailleurs des télécommunications): Je vous remercie. Le gouvernement Mulroney aime à se représenter sous les traits d'un groupe de conservateurs modérés et pragmatiques, mais certaines de ses grandes orientations de politique nous laissent entendre, dans certains domaines au moins, qu'il agit aveuglément en fonction de certains principes idéologiques. Ces questions intéressent directement le STT.

Ce qui nous amène à comparaître ici aujourd'hui, c'est l'hostilité ombrageuse d'Ottawa face à la réglementation de l'activité économique. D'après ce que l'on peut comprendre, cette hostilité vient du fait que le gouvernement Mulroney a foi

[Text]

exists and that it operates pretty much as outlined in 19th century economic models as presented to you by the gentlemen from the University of British Columbia. For them the give and take of the marketplace is the best method of keeping down costs, as well as stimulating research and development in new technology.

Those who support deregulation ignore the reasons why governments decided to establish regulations in the first place. The free market had left significant numbers of customers without service, powerful monopolies took advantage of their market power to charge usurious rates, and dominant companies had no incentives to provide good-quality service.

It is a dubious proposition then that the deregulation of some of our most essential industries is desirable. But it was not of real concern as long as the free-market zealots and their anti-regulatory allies in the corporate world had little influence. When the right wing pro-corporate Reagan and Thatcher governments embraced this ideology, however, it was given an air of legitimacy lacking until that time.

As the accompanying article from *Business Week* magazine makes clear—and we have provided copies for you—the deregulation of the American telephone, airline, and transport industries has had exactly the impact critics warned of—higher rates, worse service, and sharp curtailment of services offered in high-cost low-revenue areas.

• 1625

Canada can still avoid a repetition of the American experience. However, it appears that our leaders are enamoured with the rhetoric that the corporate sector is putting out and are ignoring the interests of the vast majority of Canadians as a result. We hope that our testimony encourages you to reconsider this legislation and similarly misguided pieces of legislation before irreparable damage is done to the Canadian economy. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen. As your testimony can attest to, one of the great things about living in a democracy is that you can make your opinion of things known widely and publically. We will go to Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le président.*

I will not comment on the first paragraph of your submission because any comment from me might be taken as advice.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Robichaud. Will you go to your question then?

[Translation]

dans le marché, qu'il croit que les forces du marché jouent librement et qu'elles opèrent à peu près comme dans les modèles économiques du 19^e siècle que nous a présentés l'intervenant de l'Université de la Colombie-Britannique. Pour ce gouvernement, l'offre et la demande sur le marché sont le meilleur garant contre l'inflation des coûts et le meilleur stimulant de la recherche et du développement de nouvelles techniques.

Les tenants de la déréglementation ont oublié pour quelles raisons les gouvernements ont décidé au départ d'établir des règlements. Le libre jeu des forces du marché a entraîné la suppression de services pour un nombre non négligeable de clients, des monopoles puissants ont tiré parti de leur force sur le marché pour pratiquer des tarifs usuraires et des sociétés en position de force n'ont plus aucun intérêt à fournir des services de bonne qualité.

Il est douteux que la déréglementation de certaines de nos industries les plus essentielles soit souhaitable. Mais le problème n'était pas bien grave tant que les zélotes, adeptes du libre marché, et les pourfendeurs de la réglementation appartenant au monde des affaires n'exerçaient que peu d'influence. Toutefois, à partir du moment où les gouvernements de droite, Reagan et Thatcher, favorables au monde des affaires, ont embrassé cette idéologie, cette dernière a pris un air de légitimité qui lui manquait jusqu'alors.

Comme le montre clairement l'article ci-joint de *Business Week*, dont nous vous avons apporté des copies, la déréglementation du téléphone, des compagnies aériennes et du secteur des transports aux États-Unis a eu exactement les effets contre lesquels les critiques nous avaient avertis: augmentation des tarifs, baisse de qualité des services et forte réduction des services dans les secteurs entraînant des coûts élevés et de faibles recettes.

Le Canada peut encore éviter de répéter l'expérience américaine. Nos dirigeants semblent toutefois épris des discours creux que font entendre les entreprises et ils ne tiennent par conséquent pas compte des intérêts de la grande majorité des Canadiens. Notre témoignage vous incitera, nous l'espérons, à réexaminer ce projet de loi et d'autres mesures législatives aussi peu judicieuses avant de causer des torts irréparables à l'économie canadienne. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, messieurs. Votre témoignage en atteste, un des grands avantages du régime démocratique est la possibilité d'exprimer fièrement et publiquement ses opinions. Nous céderons maintenant la parole à M. Robichaud.

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.*

Je ne commenterai pas le premier paragraphe de votre mémoire, parce que toute remarque de ma part pourrait être considérée comme un conseil.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Robichaud. Dans ce cas, pourriez-vous poser votre question?

[Texte]

Mr. Robichaud: *Monsieur le président, si vous me permettez.*

In the third paragraph you say that the regulations were established in the first place because a free market had left significant numbers of customers without service and powerful monopolies took advantage of their market power to charge usurious rates. Do you see that coming with deregulation and would you elaborate on that? What makes you think that way, and what is in store for us?

Mr. Stuff: That is exactly what we foresee and it is already happening in the United States, as was documented by this article in *Business Week*. One of the original proponents of airline deregulation was Professor Alfred Kahn from Cornell University. He is now concerned about the growing anti-competitive effects of deregulation which are a critical issue and something that we are going to have to confront in the months ahead. This is something that he had neglected to anticipate, although some of us had.

In the airline industry, the six largest American carriers today control 84% of the market as opposed to 73% in 1978, before deregulation began. Mergers have reduced the ranks of large rail freight carriers from 13 in 1978 to 6 huge regional systems, 3 in the west and 3 in the east, which carry 86% of the rail freight and earn 93% of the profits. James Allen, who is the spokesman for Consolidated Freightways, the largest U.S. trucker, says that there is no question the big guys are getting bigger and the bottom end is getting squeezed. The same thing has happened in the telephone industry as well.

One gentleman used the example of People Express earlier. In this article you will note that the People Express was the only start-up that had gained more than 1% of the market share, but to the best of my knowledge People Express no longer exists; it has been driven out of business. So I think this is a preposterous model they are putting before you.

Mr. Angus: One of the lines I have been pursuing with some of the labour groups and also some of the owners, particularly on the air side, has been the matter of protection for employees. During the Wapiti hearings we heard a suggestion about management-imposed stress on a pilot, in which a pilot could be told that either he flies or he does not work.

I have been asking people whether or not there should be some provision in this bill that would give employees the right to refuse to work in an unsafe environment, much like the provisions we have in some jurisdictions on occupational health and safety. It would also give them the right to refuse to certify a plane or a part that may endanger the lives of others in their opinion.

[Traduction]

M. Robichaud: *If I may, Mr. Chairman.*

Au troisième paragraphe, vous affirmez que les règlements ont initialement été adoptés parce que, en régime de libre marché, un nombre appréciable de clients s'est trouvé privé de services et que des monopoles puissants ont profité de leur pouvoir dans le marché pour demander des tarifs usuraires. Croyez-vous que la déréglementation aura la même conséquence, et pourriez-vous expliciter? Qu'est-ce qui vous incite à le croire, et à quoi devons-nous nous attendre?

M. Stuff: C'est précisément ce que nous entrevoyons et ce qui se passe déjà aux États-Unis, comme en fait état cet article du *Business Week*. Un des premiers défenseurs du principe de la déréglementation des transports aériens était le professeur Alfred Kahn, de l'Université Cornell. Or, il craint maintenant les conséquences anti-concurrentielles de plus en plus fortes de la déréglementation, qui constituent un point critique, auquel nous devons faire face dans les mois à venir. C'est là un aspect qu'il avait laissé pour compte, même si certains d'entre nous l'avaient prévu.

En ce qui concerne le transport aérien, les six grands transporteurs américains contrôlent actuellement 84 p. 100 du marché, contre 73 p. 100 en 1978, c'est-à-dire avant le début de la déréglementation. Quant au transport ferroviaire, les fusions ont, depuis 1978, fait passer le nombre de transporteurs de marchandises de 13 à six grands réseaux régionaux, soit trois dans l'ouest et trois dans l'est, qui acheminent 86 p. 100 du fret ferroviaire et réalisent 93 p. 100 des bénéfices. Selon M. James Allen, porte-parole de la *Consolidated Freightways*, la plus grande entreprise de camionnage aux États-Unis, il ne fait aucun doute que les grandes entreprises ne cessent de croître, tandis que les plus petites se trouvent de plus en plus coincées. Le même phénomène s'est produit dans le secteur de la téléphonie.

Quelqu'un a déjà cité l'exemple de la *People Express*. Dans cet article, vous noterez que ce transporteur a été la seule entreprise nouvelle à s'accaparer de plus de 1 p. 100 du marché, mais je crois qu'il n'existe plus; il a été acculé à la faillite. C'est pourquoi je pense qu'on vous propose un modèle tout à fait absurde.

M. Angus: Un des aspects que j'ai explorés avec certains des syndicats, et aussi avec certains des propriétaires, notamment dans le secteur du transport aérien, a été celui de la protection des employés. Au cours des audiences sur Wapiti, on a maintenu que la direction créait un certain stress pour les pilotes du fait que, si ces derniers refusaient de piloter un avion, ils se retrouvaient tout simplement sans travail.

J'ai interrogé différentes personnes sur l'opportunité d'inclure dans ce projet de loi une disposition qui permettrait aux employés de refuser de travailler dans des conditions dangereuses, une disposition semblable à celles que certaines autorités ont adoptées en matière de santé et de sécurité professionnelles. Cela permettrait également de refuser un certificat pour un avion ou une partie d'aéronef qui risque de mettre en danger la vie d'autres personnes.

[Text]

In terms of your industry and your awareness of transportation, is that necessary? Are there some examples that you can point to in where the employees have been dealt with unfairly?

• 1630

Mr. Hiebert: An example which comes to mind is the accident in Victoria in which a bunch of school children were killed. It was a smaller busline. The regulations are there; but how do you police it?

We know most about our own industry. A couple of years ago the United States was going through deregulation of the telephone industry. I believe it was cellular radio. I believe they had 17,000 applications. The documentation had to be brought to the FCC in tractor-trailor units. They even had to get a structural engineer to check the floors. With all the rate increases and everything, they almost put the FCC out of business. You can try to fight the regulations, but when you have so many outfits for that interim period, it will not work.

Mr. Stuff: Mr. Chairman, if memory serves me correctly, the leader of your party in Alberta died in an accident where the testimony of the pilot was that he was told to fly or else.

Mr. Angus: That is correct. That is the Wapiti—

Mr. Stuff: I was not aware of that. In the Hinton case, I understand there was similar pressure. There was not sufficient regulations requiring down-time for the trained crews to ensure they would be alert and wide awake in carrying out their duties. I think there is tremendous pressure with this magical competition to cut the very protection everybody depends upon.

Mr. Angus: Neither of you have really dealt with the point I am getting at. Is there need for legislation which would give a worker the right to say no to that kind of pressure without fear of reprisal from an employer? Some workers can say that they are not going work in that kiln, not going to work near those fumes, or not going to work near exposed wiring because it is unsafe to their personal health. Is there a need for that kind of legislation?

Mr. Hiebert: I believe some of that legislation may already be there. The problem is that when you put the worker in that position, if he complains, he might lose his job.

Mr. Angus: Thank you.

The Vice-Chairman: In terms of safety, any person, regardless of their political stripe, who would go into an airplane, train, truck or bus knowing there is a good chance he is going to lose his life has to be a bloody fool. I would think so.

Mr. Benjamin: How does he know that ahead of time?

[Translation]

D'après ce que vous savez de ce secteur et des transports en général, est-ce que cela est nécessaire? Pourriez-vous signaler des cas où des employés ont été traités injustement?

M. Hiebert: Un exemple qui me vient à l'esprit est celui de l'accident qui s'est produit à Victoria et qui a causé la mort d'un groupe d'élèves. Il s'agissait en l'occurrence d'une petite ligne d'autobus. Les règlements existent bel et bien, mais comment doit-on les mettre en application?

Nous connaissons en général la situation en ce qui concerne notre propre industrie. Il y a quelques années, les États-Unis ont procédé à la déréglementation de l'industrie du téléphone. Quand la radio cellulaire a été lancée, je crois qu'ils ont reçu 17,000 demandes. La documentation devait être envoyée à la FCC en train routier. On a même dû demander à un ingénieur de gros oeuvres de vérifier les planchers. Compte tenu de toutes les hausses tarifaires et d'une foule d'autres facteurs, la FCC s'est presque retrouvée sur le pavé. On peut essayer de combattre les règlements, mais lorsqu'il y a un si grand nombre d'organismes pour une période provisoire, cela ne peut réussir.

M. Stuff: Monsieur le président, si je me souviens bien, le chef de votre parti, en Alberta, est mort dans un accident d'avion dont le pilote aurait affirmé avoir été forcé de piloter l'appareil.

M. Angus: En effet. C'est le cas Wapiti . . .

M. Stuff: Je n'en étais pas au courant. Dans l'affaire Hinton, je crois savoir que l'on a exercé le même genre de pression. Le règlement n'était pas assez explicite sur la nécessité d'accorder aux équipages un temps de récupération suffisant pour leur permettre d'être bien vifs et éveillés pour l'exercice de leurs fonctions. Je pense qu'il s'exerce une très forte pression, dans ce contexte magique de la concurrence, pour éliminer les mesures de protection dont chacun dépend.

M. Angus: Aucun d'entre vous n'a vraiment traité du point que j'essaie de faire valoir. Devons-nous adopter des mesures législatives qui donneraient à un travailleur le droit de refuser de succomber à ce genre de pressions, sans crainte de représailles de la part de son employeur? Certains travailleurs peuvent effectivement refuser de travailler à un four, près de certaines vapeurs, ou près de fils exposés, parce que cela constitue une menace pour leur santé. Devons-nous précisément adopter des mesures du genre?

M. Hiebert: Je pense que certaines de ces mesures législatives existent déjà. Le problème qui se pose est que, si l'on met le travailleur dans cette situation, s'il se plaint, il risque de perdre son emploi.

M. Angus: Merci.

Le vice-président: En ce qui concerne la sécurité, toute personne, indépendamment de son affiliation politique, qui monte à bord d'un avion, d'un train, d'un camion ou d'un autocar, sachant qu'elle risque d'y perdre la vie, serait absolument insensée. C'est du moins ce que je pense.

M. Benjamin: Mais comment le sait-elle d'avance?

[Texte]

The Vice-Chairman: If you are a mechanic, you know, Mr. Benjamin.

Mr. Angus: I will talk to you privately about some examples where that has been the case.

The Vice-Chairman: Do you have another question, Mr. Angus?

Mr. Angus: I have a final one. Gentlemen, you are aware the Canadian airline pilots have told the Government of Canada that unless they put fire and emergency systems in place at the airports, they are going to stop flying. Are you aware of that and what is your reaction to it?

Mr. Hiebert: Yes. I think if I were the pilots I would do the same thing. It is unsafe.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. I do not see any further questioners. Gentlemen, we thank you for your brief.

Mr. Stuff: Mr. Chairman, I would like to respond to one remark you made: that a person who got on to a plane in that condition would be a bloody fool. Following the bus crash in Victoria, to which my colleague referred, I think there was testimony in the investigation that students got on a school bus that had been privatized and was not subject to regulation. Maintenance which would have been required under the normal regulatory regime was not done. He was forced by his employer to sign a mechanic's certificate saying maintenance which had not been done had been done.

This is the kind of pressure we are going to see as competition overrides regulations. I think you can describe it as a fool . . . Children died as a result. People have died in airplane crashes and train crashes as a result. This is what happens when the bottom line overrides all other concerns in a competitive environment.

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen. We will have our next witness, Mr. Nance.

• 1635

Mr. John Nance (Individual Presentation): First of all, I would like to thank you all for having me here today to speak to you on this subject, as a representative of your American cousins, and what we have been through in the past nine years under deregulation in the United States. It is a question of degree, not of whether deregulation is good or bad. Do we need a free market and what has happened to us as a result?

You need go no further in finding an example of what pure free market deregulation can do to the safety standards than to look to the scars still in the ground at Gander: 248 of our

[Traduction]

Le vice-président: Si vous êtes un mécanicien, vous le savez, monsieur Benjamin.

M. Angus: Je discuterai en privé, avec vous, de quelques cas où cela s'est effectivement produit.

Le vice-président: Avez-vous une autre question à poser, monsieur Angus?

M. Angus: J'en aurais une dernière. Messieurs, vous savez bien sûr que les pilotes de lignes canadiens ont dit au gouvernement du Canada que, à moins qu'ils n'installent aux aéroports des systèmes de secours et de lutte contre les incendies, ils allaient arrêter de piloter les avions. Êtes-vous au courant de cela, et quelle est votre réaction?

M. Hiebert: Oui. Si j'étais pilote, je ferais probablement la même chose. Cela n'est pas sûr.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Je pense que personne d'autre n'a de question à poser. Messieurs, je vous remercie de votre mémoire.

M. Stuff: Monsieur le président, permettez-moi de réagir à une observation que vous avez faite, à savoir qu'une personne qui monterait à bord d'un avion dans cet état serait complètement insensée. Après la collision de l'autobus qui s'est produite à Victoria, et à laquelle mon collègue a fait allusion, il me semble qu'un témoin a affirmé, au cours de l'enquête, que les élèves étaient montés à bord d'un autobus scolaire qui avait été privatisé et qui était donc soustrait à l'application des règlements. L'entretien qui aurait été obligatoire dans le régime réglementaire habituel n'a pas été fait. La personne en question a été forcée par son employeur de signer un certificat de mécanicien pour attester que les travaux d'entretien, qui n'avaient pas été faits, l'avaient en fait été.

C'est le genre de pression qui va s'exercer si la concurrence prime sur la réglementation. Je pense qu'on peut appeler cela insensé . . . des enfants en sont morts. Des personnes en sont mortes dans des écrasements d'avions et des collisions de trains. Voilà précisément ce qui arrive lorsque la recherche du profit a priorité sur toutes les autres considérations dans un contexte concurrentiel.

Le vice-président: Merci beaucoup, messieurs. Nous céderons maintenant la parole à notre prochain témoin, M. Nance.

M. John Nance (exposé personnel): Premièrement, je vous remercie de me donner l'occasion aujourd'hui de traiter, en tant que porte-parole de vos cousins américains, de ce sujet et de la situation que nous avons vécue au cours des neuf dernières années, depuis la déréglementation. La déréglementation n'est pas bonne ou mauvaise, c'est plutôt une question de degré. Avons-nous besoin d'un libre marché, et quelles conséquences ce processus a-t-il eu sur nous?

Pour trouver un exemple des conséquences d'une pure déréglementation sur les normes de sécurité, il suffit de voir les marques qui sont encore au sol à Gander, où 248 militaires

[Text]

American servicemen died there as a result of a purely deregulatory action.

Let me validate my point on that. Arrow Air's certificate was made dormant in 1958. As a supplemental carrier, it was reactivated in 1981 by a gentleman by the name of Bachelor, who took several personnel, including his VP of Operations, from Air Florida. It was a carrier that was brought into effect, even on a supplemental ticket, because it was able to run regular routes under the new freedoms of deregulation and provide charter service through the military at the same time. There is no question and the firm's own testimony has confirmed that it would not have been in existence without deregulation.

It was flying most of its routes and most of its airplanes in a fashion which is very typical of that kind of operation and springs up on the fringes of a deregulated environment. It used the minimum standards of the federal air regulations as its average, and you have your equivalent up here.

Now, that is one of the principal points I want to make. When we deregulated in 1978, the Congress of the United States blithely assumed and stated to the world that they would never allow the level of air safety enjoyed by the United States to decrease. Well, the problem was they could not keep that promise because the level of safety existed far above the federal minimum, and that was the premise of the Aviation Act of 1958 which established the FAA.

The FAA only put floors underneath all these areas; the carriers themselves were the experts. They maintained their level of using 350 hours, to give you an arbitrary example, of upgrade education for pilots and a ground school for a 727 when the law said that only 240 were required. Or they would have five extra generators on the shelf when none were required.

The FARs were to provide a minimum compliance level; they were never to be used as the average. However, with deregulation, cost pressure was inevitably going to come into the fray. Western Airlines had an executive senior VP who said at some of those hearings that the problem is that it is going to have to cut back if the government does this because it is going to be under cost pressure. Now, it may make the right cuts and go no further, but it might not. It did not know that, but it did know that it would have to cut back on its maintenance and training, and it would have to start looking at what the minimums are that it is required to have.

That is the problem with pure deregulation. Neither our FAA nor your Transport Canada will be able to be a police force. They are supposed to be coaches, not police forces. It is not that anyone in aviation wants to cut into the heart and soul of safety, because I know of no managers in either commuter aviation or the majors who would do anything to jeopardize the safety of their passengers. It is that they do not know where to stop.

[Translation]

américains sont morts par suite d'une mesure proprement attribuable à la déréglementation.

Permettez-moi de préciser. Le certificat d'Arrow Air a été rendu inactif en 1958. En 1981, cette entreprise, qui était devenue un transporteur complémentaire, a vu son certificat réactivé par un dénommé Bachelor, qui a pris plusieurs membres de son personnel, y compris son vice-président à l'exploitation, chez Air Florida. Elle a été autorisée à exploiter, même en tant que transporteur complémentaire, parce qu'elle pouvait assurer des trajets à horaire fixe en vertu des libertés nouvelles accordées par la déréglementation, tout en continuant d'assurer un service d'affrètement par l'entremise des forces armées. Il n'y a aucun doute à cela, et l'entreprise a elle-même affirmé que, si ce n'eut été de la déréglementation, elle n'aurait jamais existé.

Elle exploitait la plupart de ses liaisons et de ses aéronefs d'une manière tout à fait typique de ce genre de service que l'on voit naître en marge d'un milieu déréglementé. Elle adoptait comme moyenne les normes minimales de la réglementation aérienne fédérale, dont vous avez ici l'équivalent.

Or, voici le principal point que je voudrais faire valoir. Lorsque nous avons procédé à la déréglementation, en 1978, le Congrès américain a allègrement supposé et affirmé à tous qu'il ne permettrait jamais une baisse du niveau de sécurité aérienne enregistré par les États-Unis. Mais le problème était qu'il ne pouvait respecter cette promesse, étant donné que le niveau de sécurité dépassait largement le minimum fédéral, et c'est précisément sur cette hypothèse que reposait l'Aviation Act de 1958, laquelle établissait la FAA.

La FAA a tout simplement établi des minimums; les transporteurs eux-mêmes étaient les experts. Pour vous donner un exemple au hasard, ils ont continué de se servir de la norme de 350 heures pour le perfectionnement des pilotes et une école au sol pour un 727, alors que la loi ne stipulait que 240. Ou encore, ils exigeaient cinq générateurs d'appoint, alors que la loi n'en exigeait aucun.

Les règlements fédéraux sur l'aviation devaient prévoir un minimum; ils n'étaient pas censés servir de moyenne. Mais avec la déréglementation, il est entendu que des pressions financières vont s'exercer. A certaines des audiences, un vice-président de Western Airlines a affirmé qu'il faudrait nécessairement faire des réductions si le gouvernement procédait dans cette voie, à cause des pressions financières qui allaient s'exercer. Or, il se peut qu'un transporteur fasse des réductions judicieuses et que cela n'aille pas plus loin, mais cela n'est pas nécessairement le cas. Le transporteur n'était pas certain de cela, mais il savait qu'il serait obligé de faire des réductions sur les plans de l'entretien et de la formation et qu'il lui faudrait s'en tenir aux minimums qu'il était tenu de respecter.

Voilà le problème qui se pose dans le cas de la déréglementation pure et simple. Ni notre FAA ni votre Transport Canada ne peuvent être une force policière. Ils sont censés être des entraîneurs, non pas des forces policières. Non pas que les intervenants dans le secteur de l'aviation veuillent nuire à la sécurité, car je ne connais aucun administrateur, soit dans les lignes d'appoint, soit dans les grandes lignes, qui serait prêt à

[Texte]

When the enterprise is about to die because of the extreme pressures of predatory pricing and cost cutting, which has been the situation in the United States in so many instances up until the present year, you end up in a situation where if you do not worry about the bottom line or where you are going to cut your costs, there is not going to be anybody on the other side of this desk to argue with you about where to cut and how much is safe because you will not be in business.

So the pressures are ones of degree. Deregulation was desperately needed in the United States, and you will find few responsible people who would not agree with that in the industry. However, when we threw out all the rules, we permitted carriers to do something that not even Alfred Kahn thought would be done, which is to price themselves below the cost. For instance, a year and a half ago the fare market from Los Angeles to Seattle collapsed. It went down to \$69.

• 1640

There is still a vestige of that today. It costs about \$140 to produce that seat. One airline did a study of how much it would cost if we did not have any labour, if our fellows and our gals all donated their labour. They found out they would still lose \$9 a seat on it. The labour was not the only answer. They had to cut into the heart of the operation, and they also had to borrow from Peter to pay Paul. Steal from Peter really; they had to take that fellow who was flying to Boise, Idaho, and charge him three times as much so they could pay for the \$69 fare between Los Angeles and Seattle. Of course, if you have too small a route system to do that, you end up sinking below the waves. And as happened in too many markets, we ended up mugging Peter to pay Paul. It just got worse.

I want to say just one quick word about the UBC study. This is a well-intentioned study by well-intentioned gentlemen, but it is not realistic. It does not give you an insight into what I have been looking into personally for the last four years. I have been on the front lines. One of the problems of being a non-fiction author is your sources do not stop calling you, as my wife can testify. They keep calling you; and I still am getting information on a daily, weekly basis of what it is like out there on the front lines from the FAA inspectors. And even though the consolidations are making things easier now, and there is now the money to indulge that natural propensity of airlines to have the greatest level of safety, it is still a problem, and it has been a near holocaust in the past number of years.

The point on the UBC study and on any other study like it is you cannot measure the diminution of a safety buffer by looking at the accident and death statistics. By the time you can measure it and the death statistics, gentlemen, you already have a holocaust. By that time you do not have a safety buffer left; you are right down to the ragged edge. We are talking

[Traduction]

prendre une mesure pouvant nuire à la sécurité des passagers. Mais le problème est qu'ils ne savent pas où arrêter.

Mais lorsqu'une entreprise est acculée à la faillite à cause des fortes pressions que créent des prix déloyaux et les mesures de réduction des coûts, situation qui s'est présentée dans une foule de cas aux États-Unis à venir jusqu'à cette année, elle doit se préoccuper de sa rentabilité ou des réductions possibles de ses coûts, sinon elle n'aura aucun interlocuteur avec qui discuter de réduction et de sécurité, pour la simple raison qu'elle sera obligée de fermer ses portes.

Les pressions qui s'exercent sont donc plus ou moins intenses. La déréglementation s'imposait à tout prix aux États-Unis, et peu de personnes responsables le nieraient. Toutefois, lorsque nous avons rejeté toutes les règles, nous avons permis aux transporteurs de faire ce que Alfred Kahn lui-même ne pouvait s'imaginer, soit d'exiger des prix inférieurs à leur coût. Il y a un an et demi, par exemple, le marché des tarifs pour la liaison Los Angeles-Seattle s'est effondré. Il est tombé à 69\$.

Il en reste encore un vestige. Le coût d'un siège sur cette liaison s'élève à environ 140\$. Une ligne aérienne a réalisé une étude pour voir combien cela lui coûterait si elle n'avait aucun frais de main-d'œuvre, si nos employés, hommes et femmes, faisaient don de leur travail. Elle a constaté qu'elle perdrait encore 9\$ le siège. Donc, la main-d'œuvre n'est pas la seule solution. Il fallait aller au cœur du service, et il fallait aussi emprunter à Pierre pour payer Paul. Il fallait en fait voler Pierre; les transporteurs devaient exiger du passager qui se rendait à Boise, dans l'Idaho, un tarif trois fois plus élevé pour se permettre d'offrir le billet à 69\$ entre Los Angeles et Seattle. Bien sûr, si le réseau de routes n'est pas suffisant pour vous permettre de faire cela, vous allez couler à pic. Et, comme cela s'est produit dans trop de marchés, il a fallu agresser Pierre pour payer Paul. La situation n'a fait qu'empiérer.

Je voudrais tout simplement toucher un mot de l'étude UBC. Faite avec les meilleures intentions du monde par des hommes bien intentionnés, elle n'est toutefois pas objective. Elle ne révèle pas ce que j'ai moi-même pu constater personnellement depuis quatre ans. J'ai pu voir la situation de première main. Un des ennuis de n'être pas un auteur d'œuvres littéraires, c'est que vos sources ne cessent de vous appeler, comme ma femme peut le confirmer. Elles ne cessent de vous appeler, et je reçois encore tous les jours, toutes les semaines, des renseignements sur la situation réelle, de la part des inspecteurs de la FAA. Bien que les fusions aient simplifié les choses et que l'on dispose maintenant des capitaux nécessaires pour satisfaire la tendance naturelle des lignes aériennes d'offrir la plus grande sécurité possible, cela demeure un problème et a été presque une catastrophe au cours des dernières années.

Ce que je voudrais faire valoir au sujet de l'étude UBC et de toute autre étude du genre, c'est qu'on ne peut mesurer la baisse des mesures de sécurité simplement en fonction des statistiques sur les accidents et les décès. Du moment que l'on peut prendre ces mesures et les statistiques sur les décès, messieurs, on est déjà arrivé à une catastrophe. A ce moment-

[Text]

about a diminution in the United States of the safety buffer. That is where deregulation has had its effect.

I would only say that it is a question again of how much, and I would say that you folks are seeing the same vision we saw in 1978. But, gentlemen, that vision is a mirage, and it leads to an abyss, and I certainly hope you do not go over the edge of it. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Nance. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. First of all, Mr. Nance, I want to thank you for taking the time to come to the committee, and thank you for book I received. But using the line from one of the chapters, between a rock and a hard place, I am wondering, being a frequent flyer, if I should read the book.

Mr. Nance: Just do not read it before you get on a small commuter airplane. The first story in the book is about a crash which occurred in New England, in Maine, and several people wrote to me from Canada to say that it looked like I had taken all the facts of Wapiti Aviation and just changed the names. These are generic features, I am sorry to say, in forms of commuter aviation. There are many, many tales I could tell you from people who have reported to me from around the nation after reading the book, that, gee, I thought you were talking about my airline. It tells you that it is not so terribly isolated, that there are some generic aspects to this.

I believe it was mentioned, if I may continue for just one second, about the pressure that can be put on pilots to fly. There are no lights in the cockpit which say "safe" and "unsafe". There is a wide latitude of judgment, and if you have a management or a manager who puts a lot of pressure on the crews to get those airplanes through, the latitude of judgment is going to slam against the less conservative end. It is going to slam against the side, so to speak, of going if you possibly can justify doing so; and many times those decisions are incorrect.

Mr. Robichaud: My second question is to the chairman. How are we flying to Edmonton?

The Vice-Chairman: Mr. Robichaud, we are still under regulation, I guess, or partial regulation, so perhaps that will give you some sense of confidence.

Mr. Robichaud: Mr. Nance, you say it is not a matter of regulation or deregulation, it is a question of how much.

Mr. Nance: That is correct.

[Translation]

là, toute protection a disparu, et l'on se trouve complètement vulnérable. Je parle de la diminution, aux États-Unis, des mesures de sécurité. C'est sur ce plan que la déréglementation a eu des conséquences.

Je le répète, c'est une question de degré, et je pense que vous voyez actuellement la situation comme nous-mêmes la voyions en 1978. Mais je vous préviens, messieurs, cette vision est un mirage qui débouche sur un abysse, et j'espère sincèrement que vous n'y tomberez pas. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Nance. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur Nance, je vous remercie d'avoir pris le temps de venir témoigner au Comité et je vous sais gré également du livre que vous m'avez envoyé. Mais pour reprendre une expression que vous utilisez dans un des chapitres, je me demande, pris entre deux feux, parce que je voyage fréquemment, si je devrais lire cet ouvrage.

M. Nance: Je vous recommande tout simplement de ne pas le lire avant de monter à bord d'un petit avion d'appoint. Le premier cas dont je traite dans le livre est celui d'un écrasement qui s'est produit dans l'État du Maine, en Nouvelle-Angleterre, et plusieurs Canadiens m'ont écrit pour dire que je semblais avoir pris tous les faits de Wapiti Aviation et n'avoir changé que les noms. Je dois malheureusement signaler que ce sont là des caractéristiques générales en ce qui concerne les services d'appoint. Je pourrais vous signaler un grand nombre de personnes qui m'ont appelé de tous les coins du pays, après avoir lu le livre, pour me dire qu'elles croyaient que je parlais de leur ligne aérienne. Cela ne fait que montrer qu'il ne s'agit pas de cas isolés, mais qu'il existe une communauté de caractéristiques.

Si vous me permettez de poursuivre un moment, on a parlé, je crois, du fait que les pilotes sont forcés de piloter leur appareil. Il n'y a pas de voyant, dans le poste de pilotage, qui dit «sûr» ou «dangereux». Il existe une assez grande liberté de manoeuvre, et si une administration ou un administrateur exerce beaucoup de pression sur les équipages pour qu'ils assurent le service, cette liberté de manoeuvre va favoriser l'élément moins prudent. On va favoriser la prestation du service, dans la mesure où cela est le moins justifiable; or, dans bien des cas, les décisions qui sont prises sont peu judicieuses.

M. Robichaud: Ma deuxième question s'adresse au président. Comment allons-nous nous rendre, par avion, à Edmonton?

Le vice-président: Monsieur Robichaud, nous sommes encore en régime de réglementation, ou du moins de réglementation partielle; par conséquent, vous pouvez avoir un peu confiance.

M. Robichaud: Monsieur Nance, vous avez affirmé que ce n'était pas une question de réglementation ou de déréglementation, mais plutôt une question de degré.

M. Nance: En effet.

[Texte]

Mr. Robichaud: Do you feel with what you know of Bill C-18 and what we are getting into in Canada that we are actually going for too much?

Mr. Nance: My reading of that, and I have looked at it as carefully as I can as an aviation lawyer, is you are going too far. You are making the mistake we made by taking away all the rules and all the control.

The major problem we ran into throughout the United States is we enabled the carriers—and even Fred Kahn did not think this was going to happen—to get into pricing wars in which they were pricing themselves completely out of business. They were giving away their routes, giving away their services, and there was nothing to prevent those prices from continuing on down below the cost of the product. This put ruinous cost-cutting pressure on those carriers to stay in business.

• 1645

I am not speaking to you from a labour position. I am speaking to you from the position of a researcher. But you have to consider labour in this. A decimated work force, in terms of attitude, outlook, stability, and professionalism or experience . . . all of this is important, because we are operating—and this is one of the themes of my book—a human system here. This is very definitely a human-factor situation. You must consider the human element. If you denigrate it, you are going to have a lower level of safety than before.

Frankly, coming from Braniff International, I have no idea . . . I think it is known only to God why we did not kill people in the last two years of our existence as Braniff International. The attitudes, the outlooks, were so low, people were so decimated in attitude, I really do not understand how we did it.

The Vice-Chairman: Do you see a difference Mr. Nance, in the Canadian population, between 25 million people versus 275 million people . . . and perhaps that we can have our made-in-Canada policy would make a slight difference?

Mr. Nance: I would be less than candid if I tried to tell you your methodologies would follow step by step in miniature or any other way what we have done. However, I would tell you if it does get to the point that your major and established carriers, the ones who have spent the hundreds of billions over the years to build the maintenance and the training bases and all these things . . . if they end up in peril, you do not have the population centres to help them recover simply by shifting roots to the degree we did. I think that is a very important point. Our carriers could, for instance in the Western Airlines case, regroup and run to Salt Lake City and have a hub-and-

[Traduction]

M. Robichaud: D'après ce que vous savez du projet de loi C-18 et de la voie dans laquelle nous nous orientons au Canada, croyez-vous que nous allons trop loin?

M. Nance: D'après ce que j'ai pu comprendre de ce document, et je l'ai examiné aussi attentivement que possible en tant qu'avocat spécialisé dans l'aviation, je crois en effet que vous allez trop loin. Vous commettez la même erreur que nous en éliminant toutes les règles et toutes les mesures de surveillance.

Le principal problème que nous avons connu partout aux États-Unis est que nous avons permis aux transporteurs—et même Fred Kahn ne s'imaginait pas que cela puisse se produire—de se lancer dans des guerres de prix qui ont eu pour conséquence que ces entreprises ont exigé des prix tellement bas qu'elles ont été obligées de fermer leurs portes. Elles donnaient en fait leurs liaisons, elles donnaient leurs services, et il n'y avait rien pour empêcher que ces prix continuent de dégringoler au point d'être inférieurs au coût même du produit. Cela exerce sur les transporteurs des pressions ruineuses les obligeant à réduire leurs coûts pour maintenir leur exploitation.

Je ne me mets pas à la place des travailleurs. Je me place plutôt du point de vue d'un chercheur. Mais on ne peut laisser les travailleurs pour compte dans tout cela. Si les effectifs sont minés sur les plans de leur attitude, de leurs perspectives, de leur stabilité, de leur professionnalisme ou de leur expérience . . . cela importe beaucoup, parce que le service que nous exploitons—et c'est là l'un des thèmes de mon livre—est un service axé sur l'être humain. Il s'agit d'une situation qui est sans contredit un facteur humain. On ne peut laisser cet élément pour compte. Si on le dénigre, le niveau de sécurité va être inférieur à ce qu'il était auparavant.

À la Braniff International, je ne sais vraiment pas comment . . . Je pense que Dieu seul sait comment il se fait que nous n'ayons tué personne au cours de nos deux dernières années d'existence en tant que Braniff International. Le moral était si bas, l'attitude des employés laissait tellement à désirer, je ne sais vraiment pas comment nous avons réussi.

Le vice-président: N'accordez-vous pas une certaine importance, monsieur Nance, à la différence sur le plan démographique, c'est-à-dire que nous avons au Canada 25 millions d'habitants contre 275 millions aux États-Unis . . . et que notre politique authentiquement canadienne pourrait faire une certaine différence?

M. Nance: Je ne serais pas tout à fait honnête si j'essayais de vous dire que vos méthodes vont être identiques, mais en plus petit, à celles que nous avons nous-mêmes suivies. Mais je dois vous signaler, en ce qui concerne vos grands transporteurs établis, c'est-à-dire ceux qui ont consacré au fil des ans des centaines de milliards de dollars à l'entretien, à la formation et à d'autres éléments du genre . . . que s'ils sont menacés, vous n'avez pas les grands centres de population qui leur permettraient de se rétablir tout simplement en effectuant des changements comme ceux que nous avons faits. Je pense que c'est là un élément très important. À l'instar de la *Western*

[Text]

spoke system and go into some very major population centres and re-create themselves. I do not believe you have that resiliency up here; which means you need to be even more surgically careful about what kind of pressures you put on these carriers that have really built the system.

Mr. Benjamin: We keep getting reports of employees of airlines, railroads, trucking companies, both from management and rank-and-file employees, about the pressures you spoke of. It is a given amongst all members of this committee and all Members of Parliament that safety must not be compromised. The boss of an airline, the boss of a railway, the boss or owner of a trucking company, or whatever, tells all his managers, who in turn tell all the employees, we have a hell of a lot of competition out there now, and we have to cut costs; and he tells them at the same time safety is not to be compromised. How do you think that works down the line, until you get right down on the ground, where there is a guy overhauling a jet engine or a fellow bat-ordering a boxcar or a guy who says this truck is not fit on the road? What happens in reality? What has been the experience in your country?

Mr. Nance: Out there on the front line—and I can tell you this with great authority; many, many times, over many different carriers, I know this happens exactly in this fashion—you will have probably more danger from self-generated attempts by employees to help their carrier than you will have from management pressure. When you have the direct management pressure, it really is insidious, but it occurs usually in the smaller carriers: the commuters and the ones that are not well monitored.

But what happens is you have a whole work force now that is determined to get those flights through. So maybe they have a problem with that gauge up there, that oil pressure is not looking very good, it is right on the peg; but I will tell you what, we are not going to write that up, we are going to go ahead and carry it on back to the station and get it repaired there. Well, that may be item 3 that day on that 727 or that DC-9 that you are carrying back to station. Pretty soon your whole fleet never develops problems except on the homeward-bound leg. That is not unsafe in itself. It does not guarantee crashes. But it does, gentlemen, lower the level of safety. That is where the problems come in.

Then at some critical point . . . because an accident is always a chain of occurrences. It is always a metastasizing of circumstances. Break any link, and it will not happen. Always in there, this day and time, seems to be that one link where somebody said: let us go ahead and see if we can push it through. Their decision may have been legal, it may have been moral and it may have been ethical, but it was slammed against the other side. It was not conservative; it was liberal. And on that liberal element of decision made in the heat of battle, you are lowering overall the safety level. That is how it usually occurs.

[Translation]

Airlines, par exemple, nos transporteurs peuvent se regrouper, exploiter depuis Salt Lake City, avoir un réseau d'éclatement et desservir de très grands centres de population, et ainsi se rétablir. Or, je ne pense pas que vous puissiez faire cela au Canada; cela signifie que vous devez être plus prudents quant au genre de pressions que vous exercez sur les transporteurs qui ont en fait constitué le réseau.

M. Benjamin: Les employés des lignes aériennes, des sociétés ferroviaires, des entreprises de camionnage, tant d'exécution que d'encadrement, nous font constamment état des pressions dont vous venez de parler. Tous les membres du Comité et tous les députés considèrent comme acquis que la sécurité ne doit pas être compromise. Soit un dirigeant de ligne aérienne ou de société ferroviaire, ou encore un dirigeant ou un propriétaire d'entreprises de camionnage, dit à tous ses gestionnaires—lesquels transmettent en retour le message à tous les employés—que la concurrence est farouche et qu'il faut réduire les coûts, mais il ajoute qu'il ne faut pas compromettre la sécurité. À votre avis, comment est-ce que cela se traduit dans la chaîne d'exécution, au sol, où un type fait la remise en état de moteurs d'avions à réaction, commande un wagon-trémie ou dit que ce camion n'est pas en état de rouler? Qu'est-ce qui se passe en réalité? Comment cela s'est-il passé dans votre pays?

M. Nance: Au niveau de l'exécution—et je parle en connaissance de cause, je sais que pour beaucoup de transporteurs différents, cela se passe ainsi—il y a probablement plus de risques associés aux tentatives des employés d'aider le transporteur qu'aux pressions exercées par l'administration. Celles-ci sont plutôt insidieuses et se produisent généralement dans les petites entreprises, c'est-à-dire le transporteur d'appoint et ceux qui ne sont pas très bien surveillés.

Ce qui arrive, c'est qu'on a maintenant toute une main-d'oeuvre qui est déterminée à assurer les vols. Dans les airs, il se produit peut-être un problème avec un indicateur quelconque, la pression d'huile n'est peut-être pas très bonne, elle est juste à la limite; mais cela n'est pas noté, le vol se poursuit, et l'on s'entend pour ramener l'appareil à sa base avant de faire la réparation qui s'impose. Or, cela peut être le troisième problème qui se pose ce jour-là sur ce 727 ou ce DC-9 qui revient à sa base. En peu de temps, on constate que la flotte ne présente jamais de problèmes, sauf lors des tronçons de retour. Cela n'est pas dangereux comme tel. Cela ne veut pas dire que les écrasements sont inévitables. Mais cela, messieurs, réduit la sécurité. Et c'est à ce point-là que les problèmes se posent.

Puis, à un moment critique . . . parce qu'un accident fait toujours partie d'une chaîne d'événements. Il est l'aboutissement d'un enchaînement de circonstances. Il suffit de briser un maillon pour empêcher qu'il ne se produise. Dans tous les cas, il survient un moment où quelqu'un dit: allons-y et voyons si nous pouvons assurer les services. La décision peut avoir été légale, morale et professionnelle, mais elle va favoriser la témérité plutôt que la prudence. Et cette décision téméraire, prise dans le feu de l'action, contribue à réduire la sécurité. C'est ainsi que cela se passe généralement.

[Texte]

• 1650

Let me ask you one thing, if I may: Who is going to take the place of the majors and the nationals when the majors are no longer able to serve Moncton, wherever in your country? It is going to be the commuters. And the commuters simply cannot rise to the same level of standards. They do not have the equipment; they do not have the training; they do not have the simulators; they are not going to be able to hire people, except in the first phase of their career. They just are not on the same level. Their beating hearts are in the right place, as are most of the hearts of our commuters are in the U.S., but they just cannot rise to the same standard.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate Mr. Nance mentioning gauges. I think he mentions in his book an Air Canada incident where a gauge was not functioning.

In the process leading up to 1978 in the United States, what was done by way of studies and hearings and whatnot by government agencies, the House of Representatives, the Senate, before they went into deregulation? And how long did they take? Just what kind of process did they go through? And from your knowledge of what we are doing, are we doing enough or not?

Mr. Nance: We took over two years, actually two and a half years, and that was just from the time that finally gained a foothold in Washington. The idea had been around for a couple of years before that. I mentioned Professor Alfred Kahn. He was probably the principal progenitor, but there were others. The studies were exhaustive. I feel that too many of them were not very honest. I have read every last word of the hearing records in both the House and Senate many times over, and you see consistently through those the evidence that their minds were made up from the very beginning. This was a Valhalla. It was a cure of all ills, the free market. Plus, it was also an interesting political thing because the Democrats stole the Republican issue and the Republicans were basically philosophically stopped from doing anything but saying: yeah, that sounds like a pretty good idea. To this day, people on the liberal side wonder how Kennedy got involved in that.

Be that as it may, if you look at the hearing process, all the evidence was there. But because a lot of the evidence—and, gentlemen, I think this is important to you—came from the labour sector, a lot of that was discounted just because of who it came from. And there was some parochialism in there that went too far. There was some hyperbole. I would be less than candid with you if I did not say there was some terrible hyperbole in some of those estimates. But if you read that record today it is a blueprint for what is happening in the United States. The fact that we would go through a tumultuous period, a period in which safety would be compromised, the FAA would be overwhelmed, the ability of the carriers to stay afloat would be very much threatened, the turbulence would be there, and then they would begin to shake out and consolidate and we would end up with—and I guess Professor

[Traduction]

Permettez-moi de vous poser une question si je le puis: qui va remplacer les grandes lignes aériennes, les lignes nationales, lorsque celles-ci ne seront plus en mesure de desservir Moncton, par exemple? Ce sera les transporteurs d'appoint. Or, ces transporteurs ne peuvent simplement pas respecter les mêmes normes. Ils ne disposent pas du matériel voulu; ils n'ont pas la formation nécessaire; ils n'ont pas de simulateur de vol; ils ne vont pas pouvoir embaucher des personnes compétentes, sauf dans les premiers temps. Ils ne se situent tout simplement pas sur les mêmes plans. Ils ont de bonnes intentions, comme c'est le cas de la plupart des transporteurs d'appoint des États-Unis, mais ils ne peuvent tout simplement pas se plier aux mêmes normes.

M. Benjamin: Monsieur le président, je me réjouis du fait que M. Nance ait parlé d'indicateurs. Je pense qu'il signale dans son livre le dérèglement d'un indicateur sur un appareil d'Air Canada.

Avant que les États-Unis ne procèdent à la déréglementation, en 1978, les organismes d'État, la Chambre des représentants ou le Sénat ont-ils réalisé des études, tenu des audiences ou pris d'autres mesures avant d'autoriser la déréglementation? Et combien de temps est-ce que cela a pris? Quel cheminement ont-ils suivi? Et d'après ce que vous pouvez voir, est-ce que nous faisons trop ou pas assez?

M. Nance: Il nous a fallu plus de deux ans, en fait deux ans et demi, et cela à compter du moment où nous avons réussi à prendre pied à Washington. L'idée circulait depuis déjà quelques années. J'ai parlé du professeur Alfred Kahn. C'est probablement lui qui a surtout lancé ce principe, mais il y en avait d'autres. On a fait des études fouillées. Mais je pense que beaucoup d'entre elles n'étaient pas très honnêtes. J'ai lu de nombreuses fois chaque mot du compte rendu des délibérations à la Chambre et au Sénat, et on peut clairement y voir que les décisions avaient déjà été prises dès le départ. C'était un Valhalla. Le libre marché était considéré comme une panacée. Il y avait aussi dans tout cela une dimension politique intéressante parce que les Démocrates ont volé cette question aux Républicains, qui ont en fait été empêchés, sur le plan des principes, de faire quoi que ce soit, sinon de dire: d'accord, cela semble une assez bonne idée. Mais encore de nos jours, les libéraux se demandent comment Kennedy a pu se mêler à cela.

Cela dit, il suffit de lire les comptes rendus pour voir que tous les éléments de preuve s'y trouvent. Mais parce qu'une bonne partie de ceux-ci—et je pense, messieurs, que cela est important dans votre cas—a été présentée par la partie syndicale, elle a été rejetée tout simplement à cause de son origine. Il y a eu un élément de sectarisme qui a été trop poussé. Il y a eu de l'exagération. Je ne serais pas tout à fait honnête si je ne vous disais pas que certaines des prévisions étaient terriblement exagérées. Mais il suffit de lire ces comptes rendus pour voir qu'ils annonçaient déjà dans les grandes lignes ce qui se passe actuellement aux États-Unis. On y présageait déjà une période tumultueuse, une période durant laquelle la sécurité serait compromise, la FAA dépassée et les transporteurs menacés dans leur aptitude à maintenir leur exploitation; on y prévoyait des difficultés, suivies d'une

[Text]

Kahn uses this constantly, and Websters seems to agree the word is proper—oligopoly. We are down to about eight major carriers now and we are sinking further. We will get down to about five or six, and that is where we will stay.

I think the hearing record was pretty replete. I do not think anybody paid attention to it. And when we got to the point of passage in October of 1978, it was a foregone conclusion: no one was listening.

Mr. Benjamin: I would like you to go into a little bit more detail in terms of the U.S. experience, as related to the Arrow Air disaster at Wapiti in Canada, and other instances that relate to the fact not only that people were not listening but that these pressures are inevitable in the so-called allowing of market forces and competition to rule the day.

Mr. Nance: The problem is simply that, again, when you are cost-cutting you have two types of people who are cost-cutting. You have the people at the top who are going to make the statements that you made—and this all sounds very, very familiar to me, you see it throughout the record—"We are not going to compromise safety". Now, you get out there and find ways to get our budget within tolerance so we can compete against XYZ, the new carrier on the block over here who does not have the \$500 million investment in maintenance and training and all that. You find us a way to cut our costs to where we can compete with him. Labour, of course, takes it on the nose. To a certain extent, maybe they need to. The golden goose has to be kept alive and it is a joint economic enterprise. But, again, like Western Airlines' study of the \$69 fare, that is not going to do it.

• 1655

What you have very often in a deregulated situation is new carriers bringing in business people who do not know anything about the operational aspect of aviation. They may be well-intentioned—

Mr. Benjamin: And academics.

Mr. Nance: Exactly. You have an attitude in which they say, we are going to do this by the numbers, we are going to remember what we learned at Harvard Business School, and we are going to apply that in this situation. That is fine, we need these types of persons in every aspect of business. Their skills are very necessary. They are certainly necessary in a confusing situation involving hundreds of millions.

But their natural propensity to cut costs must not override the natural propensity of the managers—the vice-president of operations, the vice-president of maintenance and so on—to defend their people in terms of what they need.

It is very difficult, if you are a vice-president of operations of a carrier, if you are called up on the carpet because you are 2%, 3%, 4% over budget. You have just instituted a new human factors training course and your president asks you, is this required by the FAA? You have to say, no, sir, it is not, but we think... If it is not required, why are we doing it?

[Translation]

réorganisation et de regroupements, pour aboutir à ce que le professeur appelle constamment, et Webster semble confirmer le choix du terme, un oligopole. On ne dénombre plus actuellement qu'environ huit grands transporteurs, et ce nombre est appelé à diminuer. Nous n'en aurons sans doute plus que cinq ou six, et la situation se stabilisera à ce niveau.

Je pense que le compte rendu est à peu près complet. Je pense que personne n'y a prêté attention. Et quand nous en sommes arrivés à l'adoption de cette mesure, en octobre 1978, la conclusion n'avait rien d'étonnant: personne n'écoutait.

M. Benjamin: Pourriez-vous entrer un peu plus dans le détail de l'expérience américaine en ce que cela touche le désastre d'Arrow Air à Wapiti, au Canada, et d'autres cas qui démontrent non seulement que personne n'écoutait, mais que ces pressions étaient inévitables pour ce qui est de laisser les forces du marché et la concurrence avoir la primauté sur tout?

M. Nance: Le problème est simplement que, lorsqu'on procède à des réductions de coûts, il y a en fait deux groupes de personnes que cela touche. Il y a les personnes, au haut de l'échelle, qui déclarent—et tout cela m'est bien familier, le compte rendu en est farci—«Nous n'allons pas compromettre la sécurité». Or, allez donc ensuite trouver des moyens de réduire votre budget pour pouvoir faire concurrence à XYZ, le nouveau transporteur qui n'a pas investi 500 millions de dollars dans l'entretien, la formation et d'autres éléments du genre. Allez trouver un moyen de réduire les coûts afin de pouvoir rivaliser avec lui. La main-d'oeuvre doit bien sûr en faire les frais. Dans une certaine mesure, peut-être en a-t-elle besoin. Il faut garder la poule aux oeufs d'or en vie, et il s'agit là d'une entreprise économique mixte. Mais encore une fois, comme l'a démontré l'étude de Western Airlines sur le tarif de 69\$, cela ne suffit pas.

Bien souvent, dans un milieu déréglementé, les nouveaux transporteurs font appel à des personnes d'affaires qui ne connaissent rien à l'exploitation de lignes aériennes. Elles ont peut-être de bonnes intentions...

M. Benjamin: Et à des universitaires.

M. Nance: Exactement. Ces personnes sont déterminées à respecter les règles, à se rappeler leurs leçons de la *Harvard Business School* et à les appliquer à cette situation. Soit, nous avons besoin de personnes du genre dans tous les domaines. Leurs compétences sont indispensables. Elles sont certes essentielles dans une situation confuse mettant en jeu des centaines de millions.

Et leur tendance naturelle à réduire les coûts ne doit pas l'emporter sur celle des administrateurs—le vice-président à l'exploitation, le vice-président à l'entretien, et ainsi de suite—to défendre leurs employés et leurs besoins.

Il est par exemple très difficile pour un vice-président à l'exploitation d'un transporteur de se faire mettre sur la sellette parce qu'il a dépassé son budget de 2 p. 100, 3 p. 100 ou 4 p. 100. Supposons que vous avez institué un nouveau cours de formation aux facteurs humains et que votre président vous demande: est-ce que cela est exigé par la FAA? Vous

[Texte]

Because we think it is going to contribute... Is there any evidence that you have that will...? Is this a new course? Why are you doing this?

I have sat in and listened to conversations and questions like this, and I know of many of them that have occurred in boardrooms as well as in executive sessions throughout the industry. They are well-intentioned people, nobody wanted to hurt anyone, but it is the process of trying to figure out how to compete. Now that we have new carriers in the market, nipping at our heels, how do we manage to keep this level of safety? Maybe we have too much; maybe we can cut it down.

The problem is—and I am sorry for the word, but it is true—that it is a fraud on the public. The public is always told at the beginning of these things—it was in our case—that we are not going to see a denigration of the level of safety that you now enjoy. That is not a perfect level of safety. Safety is like jumping half the distance to the wall. You know you are never going reach it, you are never going to get to 100%, but if you keep on trying, the distance is going to be infinitesimal after about the 150th jump.

You have to keep working on it. Yet, if you sit there and say, we will statistically look at what we have, and, as long as we can keep that, we are in good shape, you ignore the realities of the system. We have too many people who do not understand what the operations of an airline really are. It is a subjective, human operation. You cannot measure it consistently well without knowing what is going on in the front lines.

I wish there were some way, gentlemen, that I could just teletransport about 100 FAA inspectors from all over the United States right here to speak to you in brief. I would convince you in five minutes, without any question whatsoever, that what I am saying is absolutely correct: a pure, free-market situation will inevitably degenerate into lower safety standards. You cannot help it. And your FAA, your Transport Canada, will not be able to stop it.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Mr. Nance, much ado has been made about near misses in airline traffic nowadays. From your experience, what influence or what factor did the firings of all the U.S. controllers have with the record of near misses?

Mr. Nance: I am glad you asked that question, sir. I saw that it was touted in the UBC study a little bit too much. It had an effect, there is no question about it. It helped propel Braniff into bankruptcy; it helped propel Continental. However, the effect has been overstated too many times.

We had a situation and we currently have a situation in which not only the bunching of flights around particular peak hours but also the overcrowding of airports, airways, air

[Traduction]

devez répondre: non, ce n'est pas obligatoire, mais nous pensions... Si ce n'est pas obligatoire, pourquoi l'offrons-nous?... Parce que nous pensons que cela peut contribuer... Y a-t-il des preuves que cela...? Est-ce un nouveau cours? Pourquoi faites-vous cela?

J'ai été témoin de discussions et d'échanges du genre, et je sais qu'il s'en est déroulé un grand nombre dans des salles de conférence et au cours de séances de direction dans l'ensemble de l'industrie. Ces personnes sont bien intentionnées, elles ne veulent faire de mal à personne, elles veulent tout simplement savoir comment faire face à leurs concurrents. Parce qu'il y a de nouveaux transporteurs qui les talonnent, elles veulent savoir comment maintenir leur niveau de sécurité. Peut-être celui-ci est-il trop élevé; peut-être y a-t-il moyen de le réduire.

L'ennui—et je m'excuse du mot, mais il est bien choisi—est que cela constitue une fraude aux dépens du public. Au départ, comme dans toute démarche du genre—c'était notre cas—on dit au public qu'il ne sera aucunement privé de la sécurité dont il a toujours joui. Or, cette sécurité n'est pas parfaite. La sécurité, c'est comme franchir la moitié de la distance jusqu'au mur. Vous savez que vous ne l'atteindrez jamais, que vous n'aurez jamais 100 p. 100, mais que si vous persistez, la distance va devenir infime après le 150^e saut environ.

Mais il faut persister dans ses efforts. Si vous restez ainsi à ne rien faire en vous disant: nous ferons un examen statistique de tout ce que nous avons et, à condition de nous y tenir, nous serons en bon état, c'est que vous laissez pour compte la réalité du service. Il y a trop de personnes qui ne comprennent pas vraiment comment fonctionne une ligne aérienne. Il s'agit là d'une activité subjective, humaine. Il est impossible de la mesurer de façon régulière sans savoir ce qui se passe au niveau de l'exécution.

J'aimerais bien, messieurs, pouvoir télétransporter ici une centaine d'inspecteurs de la FAA de tous les coins des États-Unis pour qu'ils vous fassent un bref exposé. Cela vous convaincrerait assurément en cinq minutes que j'ai absolument raison: un régime de pur libre marché entraîne inévitablement une baisse des normes de sécurité. Cela est inévitable. Ni la FAA, ni Transports Canada n'y peuvent rien.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Monsieur Nance, on a fait beaucoup de cas des accidents qui ont été évités de justesse. Selon vous, dans quelle mesure le congédiement de tous les contrôleurs américains de la circulation aérienne a-t-il joué sur le bilan de ces accidents évités de justesse?

M. Nance: Je me réjouis que vous me posiez cette question. On a un peu exagéré cela dans l'étude UBC. Cela a eu un effet, il n'y a pas de doute. Cela a par exemple contribué à la faillite de Braniff et de Continental. Mais je pense que l'on a trop souvent exagéré cette conséquence.

Nous nous trouvions et nous nous trouvons encore dans une situation où il y a non seulement un regroupement des vols autour de certaines heures de pointe, mais aussi un achalandage excessif des aéroports, des pistes, des installations

[Text]

facilities and air traffic control facilities are a generic outgrowth of principally the deregulatory era.

The FAA is saying that they have enough manpower. Now, if you look at it on paper, and you take that as gospel, then you have no other conclusion to come to than that the problems that we are having are generic from deregulation.

But let us say that they are understating the case; that they have 10% to 15% fewer qualified controllers than they should, which is my belief. Even when you measure that, we still have an over-abundance of flights; we have an over-abundance of airplanes in the air and on the ground trying to crowd around specific peak hours. Even though we have instituted flow control, which was an excellent idea, which was suddenly pulled out of the planning stage into reality in 1981, when the controllers walked out, that is not alleviating the whole problem. We have equipment problems, computers are 10 years older than they should be. The new programs are faulty and not in place. I could go on and on.

The basic idea is that while the controllers' walkout certainly contributed to the problem, I would rate it at no higher than 20% of our current difficulties.

Mr. Belsher: But that did have an influence. When you now take the latest figures of 1986 and go back to the deregulation time, is it not a fact that we have no more accidents per mile flown than we had then, prior to deregulation?

• 1700

Mr. Nance: As I say, if you want to use that measure in a vacuum, certainly we can argue that. But the measure is definitely in a vacuum. If I had Don Engen of the FAA in here, he would tell me we simply have better reporting and that is why we have more near misses. That is almost a circular argument. No, we have no—

Mr. Belsher: Yes, but let us take it right to pure accidents, then; the amount of people who lose their lives. Let us use that measurement, if you want to get that way and do not want to talk about—

Mr. Nance: Well, let us take a look at one other thing, if you will.

Mr. Belsher: You have cited a couple of specific items and you have said all deregulation; but let us take the total amount of miles that are going and the total number of people who have lost their lives.

Mr. Nance: When you consider the commuter accidents and you consider, for instance, the accident . . . last year was a wonderful year as far as safety was concerned, but we do not count the accident at Los Alamitos in Los Angeles, because it was a foreign carrier, even though it involved the American air traffic control system. I think that is a little ridiculous.

[Translation]

aéroportuaires et des installations de contrôle de la circulation aérienne, qui sont une conséquence principalement de la déréglementation.

La FAA affirme avoir suffisamment d'effectifs. Si l'on examine les chiffres noir sur blanc et qu'on les considère comme parole d'évangile, on ne peut en conclure que nos problèmes découlent de la déréglementation.

Supposons qu'ils sous-estiment la situation; supposons qu'il y ait 10 à 15 p. 100 de moins de contrôleurs qualifiés qu'il ne le faudrait, ce qui est mon avis. Même en tenant compte de ce facteur, il demeure que nous avons une surabondance de vols; que nous avons une surabondance d'avions dans les airs et au sol que l'on veut tous regrouper autour de certaines heures de pointe. Même si nous avons institué un système de contrôle du débit, excellente idée qui s'est concrétisée en 1981 lors du débrayage des contrôleurs, cela ne résout pas tout le problème. Nous avons des problèmes de matériel, les ordinateurs ont dix ans de retard. Les nouveaux programmes sont défectueux et ne sont pas en place. Je pourrais m'étendre sur le sujet.

Au fond, même si le débrayage des contrôleurs a certes contribué au problème, je pense que sa part ne représente pas plus de 20 p. 100 de nos difficultés actuelles.

M. Belsher: Mais cela a joué. Quand on considère les derniers chiffres de 1986 et qu'on retourne au moment de la déréglementation, n'est-il pas vrai qu'il n'arrive pas plus d'accidents aujourd'hui par mille parcouru qu'il y en avait avant la déréglementation?

M. Nance: Si vous considérez cette mesure isolément, oui, c'est vrai. Mais cette mesure ne tient absolument pas compte de l'ensemble. Si Don Engen, de la FAA, était ici, il me dirait que nous disposons de meilleures données que cela et qu'il y a plus d'incidents où il s'en est fallu de peu. C'est le genre d'arguments où l'on revient presque toujours au point de départ.

M. Belsher: Tenons-nous—en donc aux accidents qui se sont bel et bien produits; au nombre de personnes qui ont perdu la vie. Utilisons donc cette mesure, si vous ne voulez pas parler de . . .

M. Nance: Bon, d'accord, si vous voulez.

M. Belsher: Vous avez mentionné un ou deux aspects précis, et vous avez tout attribué à la déréglementation; mais mettons donc en rapport le nombre total de milles parcourus et le total des pertes de vie.

M. Nance: Si l'on considère le nombre d'accidents survenus à des avions qui font la navette entre deux villes, et si l'on considère, par exemple, l'accident . . . On peut dire que l'année dernière a été tout simplement merveilleuse sur le plan de la sécurité; mais, ce faisant, on néglige l'accident survenu à Los Alamitos, à Los Angeles, parce qu'elle impliquait un transporteur étranger, et ce, même si l'accident s'est produit dans les limites du système américain de la circulation aérienne. Selon moi, c'est un peu ridicule.

[Texte]

When you count the number of accidents that were downgraded to incidents... There was one the other day in Los Angeles where a wheel on a Continental Airlines airplane clipped the tail of a Cessna that was taxiing across the runway, and the FAA tried a cover-up and attempted to downgrade it to an "incident" by saying it was the jet blast. That was thrown out two days later by the NTSB. I have some inside information on it. It is quite interesting.

About a year ago in Minneapolis-St. Paul, two jumbo jets nearly collided on the runway. That would have probably killed or imperilled the lives of about 560 people. That accident was averted only by blind luck. The pilot, who saw the other airplane encroaching on his runway, happened to have enough airspeed to leapfrog over the other guy. It was Tenerife all over again.

Because that accident did not occur, should we ignore it? If you look at those statistics and use those as a measure, we should ignore that it ever happened.

• 1705

Mr. Belsher: Does deregulation have any influence on that very incident you are talking about?

Mr. Nance: Yes, it does. That was a controller problem. There were two guys in the tower who were not talking to each other.

Mr. Belsher: Yes, but that is not part of deregulation, what we are talking about here.

Mr. Nance: But, yes, it is. Yes, it is, sir. You cannot take this in a vacuum. Every aspect of the system has been strained by the forces put on the FAA and deregulation.

Mr. Belsher: We have already put an aeronautics act in. We started on this to make sure the safety things would not get compromised.

Mr. Nance: I understand you have hired a few more people.

Mr. Belsher: We went first that way. We did not follow the American scheme.

Mr. Nance: You do not have anywhere near, in my opinion, enough controllers or inspectors to do what... Let us say for the sake of argument that you are not going to have more than 30%, in relation to your system, of the start-ups we had in the United States. That is still going to overwhelm an inspector, one or two in each office, for six to eight months, and many of those start-ups will never actually get into business. This was never contemplated by our Congress; it was never stated by the FAA; it was a hidden element, but it almost decimated the capability of our ACIs, our airline inspectors, to be able to monitor their basic airlines during that period of time, because

[Traduction]

Quand on considère le nombre d'accidents que l'on a classés comme incidents... Il en est justement survenu un, l'autre jour, à Los Angeles, où une roue d'un avion de la *Continental Airlines* a fait partir une partie de la queue de l'appareil Cessna qui traversait la piste. La FAA a tenté de camoufler l'accident en le classant comme «incident» et en disant qu'il avait été provoqué par le souffle d'un réacteur. C'est ce qu'a annoncé le NTSB deux jours plus tard. Mais je possède un certain nombre de renseignements inédits sur l'affaire, et c'est très intéressant.

Il y a environ un an, à Minneapolis-St. Paul, deux gros avions à réaction se sont effleurés sur la piste. S'ils étaient entrés en collision, 560 personnes seraient probablement mortes. Si cet accident ne s'est pas produit, c'est par pur hasard. Quand le pilote a aperçu l'autre avion qui empiétait sur la piste qui lui était réservée, son avion roulait suffisamment vite pour sauter carrément par-dessus l'autre. Si ce n'avait pas été le cas, c'était l'accident de Tenerife qui se répétait.

Parce que cet accident ne s'est pas produit, faut-il n'en faire aucun cas? Si l'on utilise ces statistiques comme mesure, il faut faire comme si rien de tout cela n'était jamais arrivé.

M. Belsher: La déréglementation a-t-elle quelque chose à voir avec cet incident dont vous parlez?

M. Nance: Oui, tout à fait. Le problème était attribuable aux contrôleurs. Il y avait dans la tour de contrôle deux contrôleurs qui ne se parlaient tout simplement pas.

M. Belsher: Oui, mais cela n'a rien à voir avec la déréglementation.

M. Nance: Oui, oui, tout à fait. On ne peut pas isoler cet aspect. Les pressions que l'on a exercées sur la FAA et la déréglementation ont poussé chaque élément du système à ses limites.

M. Belsher: Nous avons déjà adopté une loi sur l'aéronautique. Nous avons débuté ainsi pour faire en sorte que la sécurité ne soit pas compromise.

M. Nance: Je constate que vous avez embauché quelques personnes de plus.

M. Belsher: C'est ce que nous avons fait en tout premier lieu. Nous n'avons pas procédé de la même façon que les Américains.

M. Nance: Selon moi, vous êtes bien loin d'avoir suffisamment de contrôleurs ou d'inspecteurs pour arriver à... Pour fin d'illustration, disons que le nombre de nouvelles entreprises qui seront lancées au Canada ne dépassera pas 30 p. 100 du nombre de celles qui l'ont été aux États-Unis. Mais malgré tout, cela va quand même dépasser la capacité d'un inspecteur, d'un ou deux inspecteurs dans chaque bureau, pendant six à huit mois, et bon nombre de ces projets d'entreprise n'aboutiront jamais vraiment. Le Congrès n'a jamais songé à cette question, pas plus d'ailleurs que la FAA; c'était un élément caché, mais qui a presque dessiné la capacité de nos inspecteurs de s'acquitter de la surveillance des sociétés de transport

[Text]

they were all busy trying to help new carriers get in the business.

We started out with 653 air carrier inspectors, if memory serves me correctly, in 1978, and we ended up a couple of years ago with 621, and yet the workload had tripled—not just doubled, but tripled. There are going to be effects like this, and even though you may plan for them, you are not going to be able to stem the entire tide of it.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Nance, on behalf of the committee. We thank you for your testimony. It has been very enlightening for the committee. I am sure from the remarks you have made that we will be able to have our made-in-Canada policy.

Perhaps at the same time, if I could throw it out to the committee, the “pro” people for economic regulatory reform will be taking the airplane to Edmonton; those who are against it, pick up your jogging suits outside the door on the way out.

Mr. Nance: Mr. Chairman, may I make one final comment in parting, and that is simply that since we were fortunate to be able to give them to you—and I am not asking you to go out and patronize a book store—may I please ask you, if you have time, to read *Blind Trust*. Most of the treatise is in there, and I believe it will change your viewpoint as to the human factors aspect of this. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Nance; and you can be sure that safety is uppermost in our minds in this committee.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I could make an observation, I was on one of those commuter airlines flying from Toronto to Windsor last Monday morning, and I watched the pilot or the co-pilot tapping a gauge, and now I am a little bit more worried when I am flying.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I would just like to say that we will always have a human factor regardless of how many regulations you have. Regulations do not change the human factor. That is always there.

The Vice-Chairman: We have been partially deregulated for years.

Mr. Benjamin: ... incapable of enforcing them. That is our problem.

The Vice-Chairman: The next group to appear before us is the B.C. Government Employees' Union, represented by Mr. Gary Steeves.

Mr. Gary Steeves (Assistant Director, Membership Services, B.C. Government Employees' Union): Thank you, Mr. Chairman. On behalf of the B.C. Government Employees' Union, I want to thank you for this opportunity. We are very pleased to have this opportunity.

[Translation]

aérien qui leur étaient confiées, pendant ce temps, parce qu'ils étaient trop occupés à tenter d'aider les nouveaux transporteurs à lancer leurs entreprises.

Si ma mémoire est bonne, en 1978, nous avions 653 inspecteurs affectés aux transporteurs aériens et, deux ans plus tard, il ne nous en restait plus que 621, malgré que la charge de travail avait triplé—pas seulement doublé, mais triplé. C'est à des choses de ce genre que vous devez vous attendre, et même si vous planifiez en fonction de tous ces éléments, vous ne pourrez pas tout prévoir et absorber l'augmentation de la tâche.

Le vice-président: Monsieur Nance, au nom du Comité, je vous remercie. Nous vous remercions de votre témoignage. Il nous a beaucoup éclairés. Je suis persuadé que les observations que vous avez formulées nous seront utiles pour élaborer notre politique canadienne.

Je voudrais profiter de l'occasion pour informer les membres du Comité que ceux qui sont en faveur de la réforme de la réglementation financière prendront l'avion pour Edmonton; ceux qui sont contre pourront prendre leurs habits de jogging en sortant de la pièce.

M. Nance: Monsieur le président, si je puis me permettre une dernière remarque en partant, puisque nous avons pu vous les offrir—et je ne vous demande pas d'encourager une librairie quelconque—je vous demanderais, si vous en avez le temps, de bien vouloir lire **Blind Trust*. L'ouvrage reproduit en bonne partie le traité, et je crois qu'il vous fera changer d'idée quant aux facteurs humains qui interviennent dans tout cela. Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Nance. Je vous assure que la sécurité est un élément qui occupe une très grande place dans l'esprit des membres du Comité.

M. Angus: Monsieur le président, lundi dernier, j'étais dans l'un de ces avions qui font la navette entre Toronto et Windsor, et j'ai vu le pilote et le copilote qui tapotaient un cadran. Je dois vous avouer que depuis ce temps, je suis un peu plus craintif quand je prends l'avion.

M. Belsher: Monsieur le président, je voudrais seulement ajouter que, peu importe le nombre de règlements que nous aurons, il faudra toujours compter avec le facteur humain. Les règlements n'y changent rien. C'est un élément toujours présent.

Le vice-président: Mais il y a moins de règlements depuis quelques années.

M. Benjamin: ... et nous sommes incapables de les appliquer. C'est là tout le problème.

Le vice-président: Nous recevons maintenant M. Gary Steeves, qui représente le Syndicat des employés du gouvernement de la Colombie-Britannique.

M. Gary Steeves (directeur adjoint, Services aux membres, Syndicat des employés du gouvernement de la Colombie-Britannique): Merci, monsieur le président. Au nom de notre syndicat, je vous remercie de l'occasion que vous nous donnez aujourd'hui. Nous en sommes très heureux.

[Texte]

The people affected by deregulation are from all over the country, not just Vancouver. A lot of our members have some very compelling stories to tell. Also, I wanted to take the opportunity to echo Ken Georgetti's comments about the placement and availability of this committee to communities outside Vancouver. Transport deregulation, of course, is nothing new in North America.

• 1710

We just heard a story of the American picture, but the incidents I want to relate to you are ones which our members are directly involved in. In our union we have 32,000 employees of the provincial government who are involved in some form of transport regulation with respect to ground transportation. It is some of those stories I would like to take a moment to relate to your committee.

I guess the general overview is reflected in a publication known as *Future Survey*. Their annual index contained an article on deregulation. It provided a definition which seems quite appropriate to our members. It said that deregulation is the process of using government as a scapegoat for economic stagnation. And I think some of the examples I will use will bear that out.

In September of 1986 Frederick Thayer, who is a professor of public administration at the University of Pittsburg, said that transport deregulation in the United States is a chaotic system designed by well-intentioned murderers. Business people in the U.S. do not get the air fare savings because they cannot meet the advance booking requirements and consumers who can save get savings by having to fly in unsafe airplanes. He continued on to say that deregulation is the product of economists who are just well-intended murderers. It cannot work in the real world and it only creates an exceedingly dangerous set of conditions across the country. Small independent airlines and independent truckers are "romantic figures, but they are a danger to society in safety terms."

Here in British Columbia, in September of 1985, one of Canada's academics in the transportation field, Professor F.W. Anderson of the University of Saskatchewan, said that the government white paper on transportation was written by ideologues who ignored thoughtful analysis of the problem. I think this committee would not fall into that crowd since it is here to hear what various people in the community have to say.

But Professor Anderson went on to say:

Declaring that our experience of regulation shows that it is unable to do the necessary job or that it is inept is no intelligent defence of the white paper.

[Traduction]

La déréglementation touche tous les Canadiens, et non seulement les habitants de Vancouver. Beaucoup de nos membres ont quelques anecdotes très captivantes à raconter. Je voulais aussi profiter de l'occasion pour reprendre les observations de Ken Georgetti au sujet de la disponibilité de votre Comité pour les collectivités à l'extérieur de Vancouver. La déréglementation des transports, bien entendu, n'est pas une nouveauté en Amérique du Nord.

Nous venons tout juste d'entendre une version américaine, mais les événements que je veux vous raconter sont des incidents qui intéressent directement nos membres. Notre syndicat regroupe 32,000 employés du gouvernement provincial dont les activités touchent la réglementation des transports terrestres. Ce sont des événements que certains d'entre eux ont vécus que je veux vous raconter ici aujourd'hui.

De façon générale, je pense que la publication *Future Survey* reflète assez bien l'opinion de nos membres. L'index annuel de cette publication faisait état d'un article sur la déréglementation. Cet article renferme une définition que nos membres considèrent tout à fait appropriée. On y dit que la déréglementation est le processus par lequel on utilise le gouvernement comme bouc émissaire de la stagnation économique. Je pense que certains des exemples que j'utiliserai appuieront cette affirmation.

En septembre 1986, M. Frederick Thayer, professeur d'administration publique à l'Université de Pittsburg, disait que la déréglementation des transports aux États-Unis est un système complètement désorganisé conçu par des meurtriers bien intentionnés. Les gens d'affaires américains n'obtiennent pas les économies attendues parce qu'ils ne peuvent pas respecter les exigences liées aux réservations, et les consommateurs qui le peuvent obtiennent ces économies au risque de devoir voler dans des avions dangereux. Il poursuivait en disant que la déréglementation est le produit d'économistes qu'il qualifie de meurtriers bien intentionnés. La déréglementation ne peut pas marcher dans la réalité et ne peut que contribuer à engendrer des conditions dangereuses dans tout le pays. Les petites sociétés de transport aérien indépendantes et les camionneurs indépendants sont des images bien romantiques, mais représentent un danger pour la société sur le plan de la sécurité.

Ici même, en Colombie-Britannique, en septembre 1985, l'une des sommités du Canada en matière de transport, M. F. W. Anderson, de l'Université de la Saskatchewan, disait que le livre blanc du gouvernement sur les transports était rédigé par des idéologues qui négligeaient toute analyse approfondie du problème. Je ne pense pas que cela s'applique aux membres de votre Comité, puisqu'ils sont ici pour écouter ce que les Canadiens ont à dire.

Mais le professeur Anderson poursuivait en disant:

Déclarer que notre expérience de la réglementation démontre que celle-ci est inadéquate ou insuffisante ne constitue pas une défense que l'on pourrait qualifier d'intelligente du livre blanc.

[Text]

He was referring to the government's white paper on transportation and deregulation. He went on:

You do not replace a poor policy without serious examination of the alternatives. Espousing reform before analysis is, by definition, illogical and ideological.

As I said, our union has had some experience with transport deregulation. In late 1983 the provincial government closed motor vehicle testing stations, abolishing the compulsory testing program. At the time of closing, the government was in possession of data that showed the danger such changes would make.

In September of 1983 the provincial Counter Attack Program issued a report to the continuing committee on traffic safety, and it was authored by Mr. William Mercer who is the research director of the Counter Attack Program, Police Services Branch, Ministry of the Attorney General.

His paper was entitled "The Effectiveness of the British Columbia Vehicle Testing Program in the Reduction of Vehicle Fault-Related Traffic Accidents, January 1977 to May 1983". In that paper he examined the statistics, which I believe one of the members of the committee was interested in previously, and he mentioned statistics about deregulation of inspections for motor vehicles. He concluded by saying:

These figures clearly show that vehicle-fault injury and death accidents occur between 50% and 111% more in untested areas than in tested areas.

He said that in 1982 there were 24,200 injury/death accidents with 601 people killed and 33,807 injured.

• 1715

He went on to say what the cost is of that. One might expect a 50% increase in vehicle-fault-related accidents if the testing had not occurred, which would mean an increase of about 5 deaths and 251 injuries in the tested areas. There is a tremendous cost, of course, associated with this accident rate. The cost to the Insurance Corporation of British Columbia alone for injuries and deaths would have amounted to \$2.56 million. Property damage was estimated at another almost \$500,000.

With this evidence in hand, the government proceeded to deregulate highway traffic inspection, and we began to experience the results. The first was the issuing of the statistics on motor vehicle accidents in British Columbia. An article appeared in the *Vancouver Sun* that said:

One quarter of the commercial vehicles stopped in spot checks by BCGEU members around the province from July

[Translation]

Il parlait du livre blanc du gouvernement sur les transports et la déréglementation. Il poursuivait en disant:

On ne remplace pas une politique médiocre sans examiner sérieusement les possibilités de rechange. Vouloir réformer avant d'analyser est par définition illogique et idéologique.

Comme je l'ai dit, notre syndicat a vécu un certain nombre d'expériences dans le cadre de la déréglementation des transports. A la fin de 1983, le gouvernement provincial fermait ses postes de vérification des véhicules automobiles et mettait fin au programme de vérification obligatoire. A cette époque, le gouvernement possédait des renseignements qui indiquaient le danger que représentaient de tels changements.

En septembre 1983, dans le cadre du programme provincial *Counter Attack Program*, on remettait un rapport au comité permanent de la sécurité routière. Le rapport avait été rédigé par M. William Mercer, directeur de la recherche du Counter Attack Program, Police Services Branch, ministère du Procureur général.

Le document de M. Mercer s'intitule: *The Effectiveness of the British Columbia Vehicle Testing Program in the Reduction of Vehicle Fault-Related Traffic Accidents, January 1977 to May 1983*. Dans son document, il examine les statistiques, auxquelles s'intéressait tout à l'heure l'un des membres du Comité, je pense, et il mentionne des statistiques au sujet de la déréglementation des inspections des véhicules moteurs. Il conclut en disant:

Ces chiffres démontrent clairement qu'il survient de 50 p. 100 à 111 p. 100 plus d'accidents provoquant des blessures et des pertes de vie causés par une défectuosité du véhicule dans des régions où il n'y a pas de vérification que dans des régions où il y en a.

Il dit qu'en 1982, il est survenu 24,200 accidents où il y a eu blessures ou pertes de vie et que 601 personnes ont été tuées et 33,807 personnes, blessées.

Il donne aussi le coût que représentent tous ces accidents. On pourrait supposer une augmentation de 50 p. 100 dans le cas des accidents occasionnés par une défectuosité du véhicule si la vérification n'avait pas été faite, ce qui signifierait une augmentation d'environ cinq pertes de vie et 251 blessures dans les régions où l'on procède à la vérification des véhicules. Il y a évidemment un coût énorme associé à ce taux d'accident. Pour l'*Insurance Corporation of British Columbia*, à elle seule, le coût de ces blessures et de ces pertes de vie est de l'ordre de 2,56 millions de dollars. Les dommages à la propriété s'élèvent à tout près de 500,000\$.

Malgré tous ces renseignements fort éloquentes, le gouvernement a entrepris de déréglementer l'inspection des véhicules à moteur, et nous avons commencé à en ressentir les conséquences. Nous avons constaté la première de ces conséquences lors de la parution des statistiques sur les accidents de la route survenus en Colombie-Britannique. Dans un article paru dans le *Vancouver Sun*, on disait:

Vingt-cinq p. 100 des véhicules commerciaux qui ont été arrêtés dans la province à l'occasion de vérifications par

[Texte]

25 to August 23 were sidelined for safety violations, Highways Minister Alex Fraser said. The list of 117 vehicles ordered off the road included buses and trucks. Repairs were ordered to another 225 commercial vehicles.

The Minister went on to say:

451 commercial vehicles were examined during the 29 random checks, which lasted from 4 to 6 hours each.

A previous person referred to a bus crash. It was Conmac Stage Lines. The findings of that coroner's inquest indicated that not only were safety matters ignored, but when the licensing was turned down, the company appealed to the provincial Cabinet and the provincial Cabinet overturned the denial and those buses were allowed to go on the road uninspected. As a result, 2 students died and 60 were injured, some paralyzed for life.

The statistics go on. I will refer to some of those in questioning. But for those of you who will be taking a cab to the airport, let me bring to your attention the result of random spot checks by Vancouver city police, which prompted a local newspaper to report that:

The appalling condition of commercial vehicles in British Columbia can't be blamed entirely on the abandonment of compulsory safety inspections by the provincial government, but it is clearly a major factor. In October of 1986 they found that 25 of 36 cabs inspected in Vancouver failed to pass a basic test and 16 were ordered off the road. Only 8 of 80 commercial vehicles on the Lougheed Highway . . .

—in Vancouver, on the Lower Mainland—

. . . passed the test, and 31 of them were ordered grounded immediately.

To summarize, what we are saying is that our members are now doing random spot checks around the province that result in these statistics. As late as yesterday, motor vehicle inspectors were reporting a rate of anywhere between 50% and 80% non-compliance for commercial vehicles on B.C. highways.

I note there are no British Columbia Members of Parliament on your committee.

The Vice-Chairman: Yes, there is one—Mr. Belsher.

Mr. Steeves: There is. I am sorry.

The Vice-Chairman: Mr. Dantzer is a former member, but he had heart surgery just around the Christmas period.

[Traduction]

échantillonnage par des membres du BCGEU, entre les 25 juillet et 23 août, avaient fait l'objet d'une contravention pour des raisons de sécurité. C'était une déclaration qu'avait faite le ministre Alex Fraser. Parmi les 117 véhicules qui ont été mis au rancart, il y avait des autobus et des camions. On a ordonné d'effectuer des réparations à 225 autres véhicules commerciaux.

Le ministre poursuivait en disant:

Et 451 véhicules commerciaux avaient été examinés à l'occasion de 29 vérifications effectuées par échantillonnage, qui avaient duré de quatre à six heures chacune.

On a parlé tout à l'heure d'un accident d'autobus. Il s'agissait d'un autobus appartenant à *Conmac Stage Lines*. Les constatations du coroner indiquent que non seulement on avait fait fi des questions de sécurité, mais qu'après que l'immatriculation eut été refusée, la société avait fait un appel auprès du Cabinet privé de la province, qui avait renversé la première décision, et ces autobus ont pu prendre la route sans avoir été inspectés au préalable. Le résultat: deux étudiants sont morts et 60 autres ont été blessés. Certains d'entre eux seront paralysés jusqu'à la fin de leurs jours.

Et les statistiques de ce genre s'accumulent. Je vous en donnerai tout à l'heure quelques-unes à la période de questions. Mais pour ceux d'entre vous qui prendront un taxi pour se rendre à l'aéroport, permettez-moi d'attirer votre attention sur le résultat de vérifications par échantillonnage effectuées par les policiers de Vancouver, qui a fait dire à un journaliste local que:

Bien que l'on ne puisse pas attribuer entièrement l'épouvantable condition dans laquelle se trouvent les véhicules commerciaux en Colombie-Britannique à l'abandon de la part du gouvernement provincial des inspections obligatoires de sécurité, il en est de toute évidence l'un des principaux facteurs. En octobre 1986, on a constaté que 25 des 36 taxis que l'on a inspectés à Vancouver ne satisfaisaient pas aux normes de base, et 16 d'entre eux ont été retirés de la circulation. Seulement huit des 80 véhicules commerciaux qui ont été inspectés sur l'autoroute Lougheed . . .

. . . à Vancouver, dans le sud de la province . . .

. . . ont passé le test, et l'on a immédiatement ordonné l'immobilisation de 31 d'entre eux.

En résumé, ce que nous disons, c'est que ces statistiques proviennent des vérifications par échantillonnage qu'effectuent nos membres dans toute la province. Pas plus tard qu'hier, des inspecteurs disaient que de 50 à 80 p. 100 des véhicules commerciaux qui circulaient sur les routes de la Colombie-Britannique ne satisfaisaient pas aux normes de sécurité.

Je remarque qu'aucun député de la Colombie-Britannique ne fait partie de votre Comité.

Le vice-président: Oui, il y en a un—M. Belsher.

M. Steeves: Il y en a un. Je m'excuse.

Le vice-président: M. Dantzer faisait partie du Comité, mais il a dû subir une intervention chirurgicale au coeur aux environs de Noël.

[Text]

I think we should see at the same time the point you are making is that there is need for regulatory reform, because these accidents we are talking about have already happened under our regulation. So what we are trying to do is improve and build on it.

Mr. Steeves: No, Mr. Chairman, not really. The statistics I have given you are subsequent to 1983. The statistics and the incidents I have documented are simply between January 1984 and the present time. This is an accident rate and a non-compliance rate with safety regulations that exist after the elimination of the protesting program in British Columbia. It is something that our members feel very strongly about, that this kind of system should not, for economic reasons, be allowed to decline. So maybe I will leave it at that.

• 1720

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Steeves. I guess we will not argue about dates and whatnot, but we are talking about Bill C-18 and Bill C-19 coming into effect on January 1, perhaps ideally speaking, January 1, 1988. So we are on a couple of different level playing fields, I guess.

I will throw the questioning to Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Non, monsieur Angus va commencer.

The Vice-Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Robichaud.

Mr. Steeves, let me just get a clarification. In terms of the economic regulation of trucking in B.C., was that deregulated back in 1983 as well as the elimination of the motor vehicle testing facilities?

Mr. Steeves: No, there are still standards in place. It is the way in which compliance of the standards was sought and enforced and policed. What happened was that the motor vehicle testing stations per se were closed down and they were replaced by a small team that is mobile. They travel around the province and do random checks of commercial vehicles, buses, trucks, and so on.

The message is that in terms of deregulation one of the side effects is an inability to police the standards that are in place if, in fact, you leave them there when you deregulate.

Mr. Angus: One of the matters that we have been talking about in committee has been the national safety code that is being developed by the federal government and the provinces. It has been suggested that this code should be in place for two years before the provinces move from public convenience and necessity to fit, willing, and able. Would you agree with that, so that there is a functioning safety code in place before economic deregulation occurs?

Mr. Steeves: I do not think there is any question that there has to be a code in place. And we are quite suspicious of moves in the area of deregulation. I am not sure whether your

[Translation]

Ce que vous nous dites, en fait, c'est qu'il y a lieu de réformer la réglementation, parce que ces accidents sont survenus pendant que la réglementation actuelle était en vigueur. Nous essayons d'améliorer la réglementation existante.

Mr. Steeves: Non, monsieur le président, pas vraiment. Les statistiques que je viens de vous donner ne remontent pas plus loin que 1983. Les statistiques et les incidents que j'ai mentionnés portent sur la période de janvier 1984 à 1987. Il s'agit d'un taux d'accident et de non-conformité par rapport aux règlements sur la sécurité qui existent après l'élimination du programme de protestation en Colombie-Britannique. Nos membres sont fermement convaincus qu'il s'agit d'un système qu'il ne faudrait pas laisser aller pour des raisons d'économies. Je terminerai là-dessus.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Steeves. Je crois que nous ne nous attarderons pas plus que de raison aux dates et aux autres contingences, mais il ne faut pas oublier que nous discutons ici des projets de loi C-18 et C-19, qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier, idéalement, le 1^{er} janvier 1988. Nous ne voyons donc peut-être pas les choses sous le même angle.

Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: No, I will leave it to Mr. Angus.

Le vice-président: Monsieur Angus.

Mr. Angus: Merci, monsieur Robichaud.

Monsieur Steeves, pouvez-vous me donner un éclaircissement? La déréglementation du camionnage en Colombie-Britannique a-t-elle eu lieu en même temps que l'élimination des postes de vérification des véhicules automobiles en 1983?

Mr. Steeves: Non, il y a toujours quelques normes en vigueur. C'est dans la façon dont on applique les normes et dont on en surveille le respect que ça fait défaut. On a éliminé les postes de vérification des véhicules à moteur, que l'on a remplacés par une petite équipe mobile. L'équipe parcourt la province et effectue des vérifications par échantillonnage des véhicules commerciaux, autobus, camions, et le reste.

La constatation que l'on peut faire, c'est que l'un des effets secondaires de la déréglementation se manifeste par une incapacité de surveiller l'application des normes existantes, quand, en fait, on les maintient tout en procédant à la déréglementation.

Mr. Angus: Nous avons passablement discuté au Comité du code national de la sécurité que le gouvernement fédéral et les provinces ont entrepris d'élaborer. On a suggéré que ce code soit en vigueur pendant deux ans avant que les provinces ne puissent l'ajuster à leurs besoins. Êtes-vous d'accord pour dire qu'il doit y avoir un code qui soit en vigueur avant que l'on puisse entreprendre la déréglementation?

Mr. Steeves: Il ne fait aucun doute qu'il doit y avoir un code. Nous ne sommes pas tout à fait rassurés devant la déréglementation. Si vous me demandiez si nous voyons d'un bon oeil qu'il

[Texte]

question was do we favour the standards being in place and then allowing some period of time before you start policing, or whether it should be in place before you start undermining the ability to police it. If it is the latter, of course, there are some serious problems with that.

Mr. Angus: That is right. We have heard some testimony today about how well British Columbia is doing in terms of highway safety. In fact, suggestions were that Saskatchewan and Manitoba were going to adopt the same kind of—I think it was legislation. What is your reaction to that?

Mr. Steeves: I am not sure how well they are doing. I would question that we are doing that well, quite frankly. I would use one example. In Vancouver, in one year after motor vehicle testing stations closed—the number of staff, of course, was down to just a handful to travel the whole province, as I mentioned earlier. They did a series of checks to measure current compliance with compliance a year earlier under the full motor vehicle and testing set of regulations. They found that in the city of Vancouver—these were all vehicles, not just commercial vehicles—faulty brakes were up 60%, faulty horns were up 87%, faulty lights were up 102%, and worn out tires were up 1,240%. These defects had been compared with defects that had been found a year earlier. So I would question how well we are doing in British Columbia in terms of enforcing those standards.

Mr. Angus: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you Mr. Angus. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Steeves, do you have any recommendations concerning Bill C-18 and Bill C-19? The bills have already been passed in the Canadian Parliament, and we are travelling across the country asking for input from people as to what changes, if any, should be made to the bills as they now are.

• 1725

Mr. Steeves: I do not have the bill in front of me.

Mr. Belsher: This is what you are here for: to give us input to Bills C-18 and C-19. At least, this is why you have been asked to appear.

Mr. Steeves: My thoughts are these. If by appearing in front of your committee we can paint for you a picture that says any move in the area of deregulation has substantial safety consequences... and to show you an example of what happened in British Columbia... then I have, I think, fulfilled some responsibility to the members we represent and the public we serve in British Columbia. Quite frankly, sir, I find it really difficult, as I think you would, to sit down, as I did, with the families of people who were killed or paralysed in the

[Traduction]

y ait des normes en vigueur et qu'on laisse ensuite passer un certain temps avant d'en entreprendre la surveillance, ou qu'on procède à l'inverse, je vous dirai que procéder ainsi pose de graves problèmes.

M. Angus: C'est juste. Nous avons justement entendu des témoignages aujourd'hui à propos de la qualité de la sécurité routière en Colombie-Britannique. En fait, on nous a dit que la Saskatchewan et le Manitoba allaient adopter le même genre de loi. Qu'en pensez-vous?

M. Steeves: Je ne suis pas certain que tout marche si bien que cela. Pour être franc, je dirais même que j'en doute. Permettez-moi de vous donner un exemple: à Vancouver, un an après la fermeture des postes de vérification des véhicules automobiles, le personnel a beaucoup diminué, évidemment, au point qu'il ne reste plus que la toute petite équipe qui sillonne la province, dont je parlais tout à l'heure. On a effectué une série de vérifications pour comparer la conformité actuelle avec celle qui existait, un an auparavant, quand les règlements sur la vérification des véhicules automobiles étaient encore pleinement en vigueur. Dans la ville de Vancouver, on a constaté que, pour l'ensemble des véhicules, et non seulement les véhicules commerciaux, les cas de freins défectueux avaient augmenté de 60 p. 100, ceux des avertisseurs défectueux, de 87 p. 100, ceux des phares défectueux, de 102 p. 100, et ceux des pneus usés, de 1,240 p. 100. Ces déficiences ont été comparées avec celles que l'on avait constatées un an plus tôt. Je suis donc plutôt porté à douter de la qualité de l'application de ces normes en Colombie-Britannique.

M. Angus: Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Steeves, avez-vous des recommandations quelconques à formuler au sujet des projets de loi C-18 et C-19? Le Parlement a déjà adopté les projets de loi, et nous nous déplaçons dans tout le pays afin de connaître les modifications que les Canadiens voudraient voir apportées aux projets de loi dans leur formulation actuelle, s'il en est.

M. Steeves: Je n'ai pas le projet de loi avec moi.

M. Belsher: Mais c'est ce pourquoi vous êtes ici: pour nous dire ce que vous voudriez que l'on modifie dans les projets de loi C-18 et C-19. C'est la raison pour laquelle nous vous avons invités.

M. Steeves: En venant témoigner à votre Comité, si je parviens à vous démontrer que tout mouvement à l'égard de la déréglementation a des conséquences importantes en ce qui a trait à la sécurité... et à vous donner un exemple de ce qui s'est produit en Colombie-Britannique... je pense que j'aurai réussi à m'acquitter en partie de la responsabilité que j'ai envers les membres que je représente et la population que nous desservons en Colombie-Britannique. Pour être franc, monsieur, je trouve vraiment difficile, comme ce le serait pour

[Text]

Conmac bus line accident and try to explain to them how and why that bus was allowed to drive Mount Washington in the wintertime with a faulty brake system. I have a difficult time explaining to them that a rust bucket like that would have been allowed on the road.

If you want specific recommendations as to legislative change, I would say a national standard of safety is in place, and nothing done by way of economics that allows that to be undermined and to be got around by the political expediency of going to Cabinet or some other body of elected representatives... That is simply my message. We do not have in writing, as the committee asked for, any specific amendments to the bills. We have not gone that route. We have chosen to try to explain to you why we feel so strongly about having in place a regulated transportation system that puts the safety of people before the profits of the Conmac bus line.

Mr. Belsher: But a number of years ago the regulations for highway traffic were given over to the provinces from the federal government, and Confederation is such that it has the 10 components, along with the federal government. We are still operating under Confederation, and under the rules of that. What you have given to us today is a change that was made here in this province. It does not excuse an individual who has thrown caution to the wind for expedience' sake. With any regulations you put in place, that can still happen if people ignore common decency. I think the courts dealt with that quite thoroughly, and the courts took the appropriate action on that. It was long after the fact, and it was a tragedy that we lost two of our high school students and others were injured in the accident.

I am just wondering what changes we should be making to C-18 and C-19 to help prevent that or make it such that someone would not be tempted to do that. I think you have addressed that question, all right.

Mr. Steeves: Yes. I was just going to say, quite frankly, you can withdraw C-18 and C-19. I do not see the need for them.

Mr. Belsher: With all due respect, sir, they have already been passed by Parliament.

Mr. Steeves: With all due respect, sir, the Cabinet of British Columbia allowed Conmac to put a bus on the road that failed 18 major inspection standards, killed 2 students, crippled 5 others, and injured 60 in total. Does it make that right—

Mr. Belsher: No.

Mr. Steeves: —because an elected body approved it? An elected body of Cabinet in British Columbia is of very little difference from an elected body in Parliament in Ottawa. I

[Translation]

vous, je pense, de m'asseoir, comme je l'ai fait, avec les familles des étudiants qui ont été tués ou qui sont paralysés à la suite de l'accident de l'autobus de Conmac, et de tenter de leur expliquer comment et pourquoi on a permis que cet autobus puisse aller se balader au mont Washington, au coeur de l'hiver, avec des freins défectueux. J'ai de la difficulté à leur expliquer que l'on ait pu laisser une telle ferraille emprunter la route.

Si vous voulez des recommandations précises quant aux changements législatifs à apporter, je dirai qu'il y a une norme nationale de sécurité en vigueur et qu'il ne faudrait rien faire qui permette de l'entamer et de la contourner en pouvant faire appel au Cabinet ou à toute autre entité constituée de représentants élus... C'est à cela que tient le message que je voulais vous livrer. Nous n'avons pas voulu mettre par écrit des amendements précis au projet de loi, comme le demandait le Comité. Nous avons préféré tenter de vous expliquer pourquoi nous préconisons si fortement qu'il y ait un système de transport réglementé dans le cadre duquel la sécurité de la personne passe avant les bénéfices de *Conmac Bus Line*.

Mr. Belsher: Mais il y a de cela bon nombre d'années, le gouvernement fédéral a remis aux provinces la responsabilité de l'application des règlements de la circulation routière, et la confédération veut qu'il y ait dix composantes au Canada, en plus du gouvernement fédéral. Nous sommes toujours régis par les règles de la confédération. Ce dont vous nous avez parlé aujourd'hui, c'est d'un changement apporté par le gouvernement provincial. Cela n'excuse pas celui qui néglige toute prudence pour trouver au plus tôt un expédient. Malgré tous les règlements qu'on peut mettre en vigueur, cela peut encore arriver si des gens ne font preuve d'aucune décence. Je pense que les tribunaux s'occupent très bien de ces cas, et c'est d'ailleurs ce qu'ils ont fait dans ce cas précis. Les causes ont traîné bien longtemps, et ce fut une tragédie que d'avoir ainsi perdu deux de nos étudiants canadiens et que d'autres aient été blessés dans cet accident.

Je me demande quelles modifications nous devrions apporter aux projets de loi C-18 et C-19 pour faire en sorte d'éviter que de tels accidents ne se reproduisent ou que personne ne puisse avoir la tentation d'agir de la sorte. Je pense que vous avez répondu à cette question; très bien.

Mr. Steeves: Oui. Pour être franc, j'allais dire que vous pourriez retirer les projets de loi C-18 et C-19. Je n'en vois pas l'utilité.

Mr. Belsher: Mais, monsieur, malgré tout le respect que je vous dois, le Parlement a déjà adopté ces deux projets de loi.

Mr. Steeves: Monsieur, avec tout le respect que je vous dois, je vous dirai que le Cabinet de la Colombie-Britannique a permis à Conmac d'utiliser un autobus qui n'avait pas satisfait à 18 des principales normes d'inspection, et de tuer deux étudiants, d'en rendre cinq autres infirmes, et d'en blesser 60 au total. Cela se justifie-t-il...

Mr. Belsher: Non.

Mr. Steeves: ... du fait que des représentants élus aient donné leur approbation? Un organisme élu du Cabinet, en Colombie-Britannique, diffère très peu d'un organisme élu du

[Texte]

think safety standards must, in a civilized society, come before the profitability of transport operators. That is all I am saying: please take note of the experience in British Columbia.

Mr. Belsher: Sure. That is fine. But the bills we have are not going to change what a provincial government can do on that.

Mr. Steeves: I understand that. As long as we understand where we are coming from.

The Vice-Chairman: Mr. Steeves, once again, you can be sure safety is a preoccupation of the committee and of the federal government, and the remarks you have made in all sincerity and seriousness this afternoon will be taken into consideration. Thank you very much.

• 1730

Mr. Steeves: Thank you for the opportunity to appear before you.

The Vice-Chairman: We will now call our last witness, the International Association of Machinists and Aerospace Workers. Mr. Kucher, Ms Carver and Mr. Favero.

Ms Kelly Carver (Vice-President, International Association of Machinists and Aerospace Workers): On behalf of the membership of the International Association of Machinists and Aerospace Workers who live and work in Vancouver and throughout British Columbia, we welcome the opportunity to present to the Standing Committee on Transport our views on the federal government's proposed deregulation in Bill C-18 and Bill C-19.

The machinists' union has 62,000 members in Canada. We are the largest union representing workers in the air transport industry, as well as having substantial membership in rail transport, trucking, aerospace and a variety of other manufacturing areas.

In British Columbia, some 8,000 workers are members of the machinists' union. Most of them are employed in the Lower Mainland. Of those 8,000, 30% are employed in the air transport industry, some 1,000 are in the trucking or related industries, and about 125 are in the railways.

We would like to express our concern about the unwarranted haste with which this government seems determined to go forward with its deregulation plan. An example of this haste is the lack of advertising the fact that these hearings were to take place, short notice to appear before this committee and, most important, the complete denial of the rights of communities and small centres outside the Lower Mainland to be heard by this committee. All of these things make it appear that the

[Traduction]

Parlement, à Ottawa. Dans une société civilisée, je pense que les normes de sécurité doivent passer avant la rentabilité des transporteurs. C'est tout ce que je dis: je vous prie de tenir compte de l'expérience vécue en Colombie-Britannique.

M. Belsher: Très bien, si vous voulez. Mais les projets de loi que nous avons adoptés ne vont rien changer à ce qu'un gouvernement provincial peut faire en la matière.

M. Steeves: Je comprends cela. Pourvu que nous sachions d'où viennent ces règlements.

Le vice-président: Monsieur Steeves, je vous assure encore une fois que la sécurité est une préoccupation majeure des membres du Comité et du gouvernement fédéral, et que les observations que vous nous avez faites cet après-midi, avec tant de sincérité et de sérieux, seront prises en considération. Merci beaucoup.

M. Steeves: Je vous remercie de l'occasion que vous m'avez fournie de venir vous lire mon témoignage aujourd'hui.

Le vice-président: Nous accueillons maintenant nos derniers témoins, les représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale: M. Kucher, M^{me} Carver et M. Favero.

Mme Kelly Carver (vice-présidente, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): Au nom des membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, qui vivent et travaillent à Vancouver et dans toutes les régions de la Colombie-Britannique, nous vous remercions de l'occasion que vous nous donnez de présenter au Comité permanent des transports nos opinions sur la déréglementation que se propose d'effectuer le gouvernement fédéral par le biais des projets de loi C-18 et C-19.

Le syndicat des machinistes compte 62,000 membres au Canada. Nous sommes le plus important syndicat qui représente des travailleurs de l'industrie du transport aérien, et une bonne partie de nos membres travaillent dans les secteurs du transport ferroviaire, du camionnage, de l'aérospatiale et dans divers autres secteurs de la fabrication.

En Colombie-Britannique, quelque 8,000 travailleurs font partie du syndicat des machinistes. La plupart d'entre eux travaillent dans le sud de la province. Trente p. 100 de ces 8,000 travailleurs occupent un emploi dans le secteur des transports aériens, 1,000 d'entre eux travaillent dans le domaine du camionnage ou dans des industries connexes, et environ 125 autres travaillent dans le domaine du transport ferroviaire.

Nous voudrions exprimer notre inquiétude devant la hâte injustifiée avec laquelle le gouvernement semble vouloir aller de l'avant avec son plan de déréglementation. Pour illustrer ce fait, on pourrait mentionner le manque de publicité à l'égard des présentes audiences, le peu de préavis qu'on nous a donné pour nous préparer à venir témoigner devant le Comité et, plus important encore, l'impossibilité totale, pour les collectivités et les petits centres à l'extérieur du sud de la province, de venir se

[Text]

government has already made up its mind about deregulation and is only going through the hearing process as a formality. Clearly, this is the impression which the committee has left with British Columbians.

There are some government agencies and bodies that do not like the word "deregulation". They prefer to call it "freedom to move", or "regulatory reform", or even "liberalization". To members of the machinists' union who work in the transport sector, all of the terminology boils down to one thing, a concerted threat to our jobs. We are determined to protect our members' jobs, and we make no apology for that. But protecting and creating jobs benefits all Canadians.

We remember that it was this government which promised jobs, jobs, jobs. It was in the last election. However, protecting peoples' livelihoods is not our only motivation. The broader issues raised by deregulation include protection for consumers, maintenance of economic balance, public safety, and service to the community.

Underlying the issue, too, is our desire to see Canada remain a caring and progressive society and not a nation governed strictly by a balance sheet of profit and loss. This government has now extended that into massive deregulation of our entire transportation system and is also talking about the telecommunications industry as well as the banking industry and others.

We think it is reasonable to ask: Where will it end? Traffic regulations, are they not a hindrance to individual liberty and a roadblock to open market competition? Are packaging and labelling standards not an interference to the marketplace? Does this government intend to continue to abandon its obligation to protect Canadians from the abuses of the marketplace in all areas of commerce? It would appear so.

The issue of transport deregulation, particularly air transport, has been the subject of several studies in recent years. In 1982, the House of Commons Standing Committee on Transport, after hearings, cautioned against the U.S.-style deregulation of the type now proposed by the government.

• 1735

The government is ignoring the recommendations of the ATC and the standing committee. Public transport is the utility on which our economic development is built. For many parts of B.C. it is a daily matter of life and death. While we are not uncritical of existing regulations of the transport system by the Canadian Transport Commission, we believe the answer to the weakness in regulations is to improve the regulatory system, not to throw out regulations.

[Translation]

faire entendre. Tous ces éléments laissent supposer que le gouvernement a déjà son idée toute faite à propos de la déréglementation et que ces audiences ne sont qu'une formalité. Il ne fait aucun doute que c'est l'impression qu'a laissée le Comité aux habitants de la Colombie-Britannique.

Certains organismes gouvernementaux n'aiment pas le mot «déréglementation». Ils préfèrent parler d'«Aller sans entraves», de «réforme de la réglementation», ou même de «libéralisation». Pour les membres du syndicat des machinistes qui oeuvrent dans le secteur des transports, toutes ces expressions n'ont qu'une signification: une menace concertée pour leurs emplois. Nous sommes déterminés à protéger les emplois de nos membres. Et nous ne nous en excusons aucunement. Car protéger et créer des emplois profitent à tous les Canadiens.

Nous nous souvenons que c'est ce gouvernement qui a promis des emplois, des emplois, et encore des emplois. C'était aux dernières élections. Protéger le gagne-pain de nos membres n'est toutefois pas notre seule motivation. Les questions plus vastes soulevées par la déréglementation comprennent la protection des consommateurs, le maintien de l'équilibre économique, la sécurité publique, et les services à la collectivité.

Le principe fondamental que nous défendons veut aussi que nous désirons que le Canada demeure une société attentive et progressiste et qu'il ne devienne pas une nation gouvernée uniquement par un bilan des profits et pertes. Le gouvernement actuel s'est lancé tête baissée dans un mouvement de déréglementation massive de l'ensemble de notre système de transport et parle maintenant de l'industrie des communications, du secteur bancaire et d'autres encore.

Nous croyons qu'il est justifié de demander: où tout cela s'arrêtera-t-il? Les règlements de la circulation n'empiètent-ils pas sur la liberté individuelle et n'empêchent-ils pas la concurrence? Les normes de l'emballage et de l'étiquetage ne sont-elles pas des nuisances sur le marché? Le gouvernement actuel entend-il continuer de négliger son obligation de protéger les Canadiens des abus du marché dans tous les domaines du commerce? C'est ce qu'il semble.

La question de la déréglementation des transports, et notamment du transport aérien, a fait couler beaucoup d'encre ces dernières années. En 1982, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, après avoir tenu des audiences, a mis en garde le gouvernement d'aborder la déréglementation de la même manière qu'aux États-Unis, ce que propose aujourd'hui le gouvernement.

Le gouvernement ne tient pas compte des recommandations du CTA et du comité permanent. Notre développement économique est fondé sur le transport en commun. Dans de nombreuses régions de la Colombie-Britannique, il s'agit d'une question de vie ou de mort. N'allez pas croire que nous approuvons les règlements de la Commission canadienne des transports auxquels est actuellement assujéti le système de transport; nous croyons cependant que le problème que représentent les faiblesses des règlements peut être réglé en

[Texte]

The air transport industry. Although the main support for airline deregulation has been generated through the assertion that it will lead to significantly lower fares, the evidence is quite strong that there will not be an overall reduction in the fares. Air Canada president, Pierre Jeannot, is quoted as saying it was myth that fewer regulatory constraints would lead to cheaper fares. The Canadian Transport Commission's lower-priced air fare review of November 1983 found that although Americans were paying sometimes less over long-haul fares, they were paying substantially more in small and medium-sized cities and communities. We do not believe this kind of discrimination makes a fair system.

Here in B.C., apart from higher fares, we have already seen the loss or diminution of service to communities outside Vancouver with PWA's latest announcement of pulling their service in places like Quesnel and Williams Lake, and there are a lot of other ones also.

Some of the supporters of deregulation argue that loss of jet service to smaller-type aircraft has increased the number of flights into communities outside Vancouver, so that must mean that service has increased. However, upon close examination, this is not the case. A smaller aircraft increases its flights—let us just use, for an example, Victoria—to five flights a day. The jet aircraft used to fly to Victoria three times a day. That looks as though the service has increased to that community. However, the smaller aircraft has a seating capacity of 40 seats and the jet aircraft 124. Now, let us closely look at the real service to that community, and that is the movement of passengers. The small carrier transports 240 passengers in 8 flights per day, and the jet aircraft transports 372. We fail to see how anyone can argue that this is not a loss of service to 132 people in that community.

Also, I think we have to look at the emergency health care services in B.C. There were comments made earlier about the Twin Otters and the DASH-7s. Stretchers will not fit in a horizontal position into those smaller aircraft, therefore passengers must board on foot. For a severely injured or ill person this is simply not possible. Also, small aircraft service to interior communities is discriminatory to the disabled. Wheelchairs cannot be accommodated on any Twin Otter, and motorized wheelchairs do not fit in through the cargo doors of the DASH-7. In light of the awareness Rick Hanson is creating for the disabled, the government, by the very nature of these proposed deregulation bills, is allowing discrimination of the disabled.

[Traduction]

améliorant le système réglementaire et qu'il n'est donc pas nécessaire d'abolir tous les règlements.

Le secteur du transport aérien. La majorité de ceux qui appuient la déréglementation du secteur aérien le font parce qu'ils croient que la déréglementation entraînera une baisse marquée des tarifs; cependant, tout indique que cela ne sera pas le cas. Le président d'Air Canada, M. Pierre Jeannot, a dit que c'était un mythe et que l'élimination de certaines des contraintes imposées par les règlements ne s'accompagnerait pas nécessairement de tarifs aériens moins élevés. Lorsqu'elle a procédé en novembre 1983 à une étude des nouveaux tarifs, moins élevés, pour le transport aérien, la Commission canadienne des transports a découvert que même si les Américains payaient parfois moins pour le transport aérien de long parcours, ils devaient payer un montant plus élevé pour les services offerts dans les collectivités et villes de petite et de moyenne taille. Ce genre de distinction ne devrait pas exister dans un système équitable.

Dans notre province, la Colombie-Britannique, d'autres changements ont accompagné l'augmentation des prix; ainsi, certains des services offerts aux collectivités à l'extérieur de Vancouver ont disparu ou ont diminué; ce changement est attribuable à la décision de PWA d'interrompre les services offerts dans des localités comme Quesnel et Williams Lake; bien d'autres collectivités éprouveront les mêmes problèmes.

Certains des tenants de la déréglementation disent que les services offerts aux localités à l'extérieur de Vancouver se sont améliorés, puisqu'on a remplacé les avions à réaction par de plus petits avions et qu'on a augmenté le nombre de vols quotidiens. Cependant, si on étudie la situation de plus près, on se rend compte que ce n'est pas le cas. Le nombre de vols offerts par de petits avions—à destination de Victoria, par exemple—augmente; on offre maintenant cinq vols par jour. Jadis, lorsqu'on utilisait l'avion à réaction, on n'offrait que trois vols par jour à destination de Victoria. Tout semble indiquer que le service offert a augmenté. Cependant, le plus petit avion ne peut accueillir que 40 passagers; l'avion à réaction pouvait en accueillir 124. Étudions maintenant les services réels offerts à cette collectivité, soit le nombre de passagers qui voyagent. Le petit avion transporte 240 passagers à raison de 8 vols par jour; l'avion à réaction en transporte 372. Comment peut-on dire qu'il n'y a pas eu perte de service, puisque 132 passagers ne peuvent plus voyager?

Il faut également tenir compte des services de santé et d'urgence en Colombie-Britannique. Tout à l'heure, certains parlaient des avions de type Twin Otter et DASH-7. Les civières ne peuvent être placées à l'horizontale à bord de ces petits avions; les passagers doivent donc monter eux-mêmes à bord de l'avion. Une personne qui est gravement blessée ou gravement malade ne peut y arriver. De plus, les compagnies qui offrent des services à bord de petits avions dans ces collectivités font preuve de discrimination à l'égard des personnes handicapées. Aucune chaise roulante ne peut être installée à bord d'un Twin Otter, et les chaises roulantes motorisées sont plus larges que les portes pour le chargement des marchandises des DASH-7. Rick Hansen cherche à sensibiliser le public et à lui faire comprendre les problèmes

[Text]

In Canada all of the major carriers, regional and national, have combined into large groupings, reducing the level of competition. I do not think I will go through all these areas, because they have been mentioned earlier, about PWA and CP Air.

Safety. In spite of the statements by the government, we believe deregulation laws will seriously undermine the safety of air transport in Canada. The supporters of deregulation in the U.S. said, prior to the introduction of deregulation bills in 1978, that safety would not be affected. But now, almost a decade later, the U.S. airline industry is in trouble. I will not bother going through this. John Nance went through that very clearly.

What he did not mention were the FAA allegations against Eastern Airlines of 78,000 violations of minimum safety standards, which is proof of the FAA's inability to control the system under deregulation. The FAA has also proposed nearly \$18 million in fines to 16 airlines. It is quite understandable that they cannot handle the workload.

• 1740

There is provision for only 101 safety inspectors for federally owned airports in Canada in the 1985-86 Transport Canada estimates, compared with 223 in 1984 and 1985. I know comments were made earlier, and questions raised, about new inspectors being hired. My question to this committee—and maybe we can answer it later—is it only being brought back to the level of 1984-85?

Unemployment. Air transport is an industry that trains highly skilled workers in advanced technologies; an essential component for our future economic development. Bills C-18 and C-19 would put at risk this major B.C. source of employment.

In the U.S. over 40,000 airline workers were displaced in the first four years following deregulation. The remainder were forced to face uncertainties and attacks on wages and working conditions.

But we need not look across the border on this issue. Deregulation is being used by Canadian employers at every set of negotiations as a threat to extract concessions from their employees. In the last few years, almost every major airline in Canada has forced its employees out on strike to gain concessions.

[Translation]

qu'éprouvent les personnes handicapées; cependant, le gouvernement, en proposant des mesures semblables à l'égard de la déréglementation, permet le traitement discriminatoire des handicapés.

Au Canada, tous les grands transporteurs, qu'il s'agisse de transporteurs régionaux ou nationaux, se sont réunis pour former de grands groupes, limitant ainsi la concurrence. Puisque d'autres témoins en ont parlé plus tôt, je ne reviendrai pas sur ces problèmes, ni sur la situation dans laquelle se trouvent PWA et CP Air.

La sécurité. En dépit de ce que dit le gouvernement, nous sommes d'avis que la déréglementation entraînera un grave relâchement des normes de sécurité dans le domaine du transport aérien au Canada. Les tenants de la déréglementation aux États-Unis avaient dit, avant la présentation des projets de loi pertinents en 1978, que ces propositions ne changeraient rien à la sécurité. Cependant, près de 10 ans après l'avènement de la déréglementation aux États-Unis, le secteur du transport aérien de ce pays éprouve de graves problèmes. Je ne vous en dirai pas plus long là-dessus, puisque John Nance vous a décrit très clairement la situation.

Il ne vous a cependant pas dit que d'après la FAA, Eastern Airlines est responsable de 78,000 infractions aux normes minimales de sécurité; cela démontre bien que la FAA n'est pas en mesure d'exercer une surveillance du système déréglementé. La FAA a également proposé d'imposer des amendes de près de 18 millions de dollars à 16 compagnies aériennes. Il est évident que cet organisme ne suffit pas à la tâche.

Dans son budget des dépenses de 1985-1986, Transports Canada présente le total des salaires de 101 inspecteurs, alors qu'en 1984-1985, il embauchait 223 inspecteurs. Je sais qu'un peu plus tôt, il y a eu certaines remarques et certaines questions sur l'embauche de nouveaux inspecteurs. J'aimerais demander au Comité—qui pourrait peut-être répondre plus tard—si le nombre d'inspecteurs sera simplement ramené au niveau de 1984-1985.

Le chômage. Le secteur du transport aérien assure la formation d'employés spécialisés dans les techniques de pointe; ce secteur représente un élément fondamental de notre développement économique. Les projets de loi C-18 et C-19 mettraient en péril ces sources d'emplois très importantes pour la Colombie-Britannique.

Aux États-Unis, plus de 40,000 employés du secteur du transport aérien ont perdu leur emploi pendant les quatre premières années qui ont suivi la mise en oeuvre de la déréglementation. Les autres employés ont dû travailler dans un climat d'incertitude et accepter des baisses de salaire et la diminution de la qualité de la vie au travail.

Nul besoin d'étudier l'exemple américain pour comprendre les graves répercussions que pourrait avoir la déréglementation sur les conditions de travail. En effet, chaque fois qu'il y a négociation, les employeurs canadiens brandissent la déréglementation comme une arme pour obtenir certaines concessions de leurs employés. Au cours des quelques dernières années,

[Texte]

In spite of the federal government's hypocritical statements about positive and co-operative labour relations, we look upon deregulation as an attack on workers and as being directly responsible for the disastrous labour relations in the industry. Prior to any debate on deregulation in this country, the airline industry was fairly stable in the labour relations field.

Rail transport. The managed competition inherent to the current regulatory regime recognizes that there are interests other than those two railways—the public communities, shippers, and those employed in the industry—which must be considered in a national transportation policy. Our transcontinental rail system is at the heart of Confederation.

We can expect an equally harsh impact in Canada, with cut-backs in operations, closure of branch lines, and loss of jobs being the inevitable result of deregulation. This is what it will mean for Canada. CP Rail will slash up to one-third of its 15,000 miles of track. Canadian National plans to abandon 40% of its track. This abandonment could cost the people of British Columbia millions of dollars in road repairs. Thousands of railway jobs will disappear, and major contract concessions loom. CN President Lawless plans to eliminate 30% of CN's 46,500 employees by 1990. We are already seeing this take place in B.C., with the lay-offs in our CN shops in the Surrey yard and in Prince Rupert because of cut-backs in operations and centralization.

I just might add here that when it was discussed about the Moncton shops closing, I took great exception to some of the comments that were made about two unions that blocked that. It happened to be my organization. I think it was Ian Angus who mentioned that we have a democratic process. It did go to those people, and those people were very concerned about their jobs, and they did not want the closing of those shops. So I was really concerned about that.

One of the other issues brought up... everybody keeps saying the Moncton issue is not really part of these bills. One of the things the airlines said prior to a lot of this coming in while they were setting up for deregulation was that... it was not even in place yet—any deregulation for the airlines—and they were doing the same things. They were centralizing their operations in Calgary into the hub-and-spokes system. So I clearly think the issue of Moncton falls within Bill C-18 and C-19.

Also because of deregulation, doubts about rail safety will grow even more. In response to all those accidents on the nation's railways, the government introduced a safety blitz. This blitz, which consisted of nothing more than a routine medical check-up and a pep talk, did nothing in the area of rail safety operations.

[Traduction]

pratiquement toutes les grandes compagnies aériennes du Canada ont forcé leurs employés à faire la grève pour obtenir certaines concessions.

En dépit des déclarations hypocrites du gouvernement fédéral qui parlent de coopération et d'un climat positif dans le domaine des relations du travail, nous sommes d'avis que la déréglementation représente une attaque contre les travailleurs et qu'elle est directement responsable des relations patronales-syndicales désastreuses qui existent actuellement dans le secteur. Ces relations étaient relativement stables avant qu'on ne commence à parler de déréglementation au Canada.

Le transport ferroviaire. La gestion de la concurrence, une caractéristique du système actuel de réglementation, tient compte du fait que d'autres intérêts viennent s'ajouter à ceux des compagnies de chemins de fer: ceux des collectivités, des expéditeurs et des travailleurs du secteur; toute politique nationale des transport doit en tenir compte. Notre système ferroviaire transcontinental se trouve au coeur même de la confédération canadienne.

Le déréglementation aura inévitablement de graves répercussions au Canada: la réduction des services, l'abandon d'embranchements et la perte d'emplois. CP Rail abandonnera jusqu'à un tiers de ses 15,000 milles de voie ferrée. La société Canadien National propose d'abandonner 40 p. 100 de ses voies. Cette décision pourrait forcer les résidents de la Colombie-Britannique à investir des millions de dollars pour réparer les routes de la province. Des milliers d'emplois du secteur ferroviaire disparaîtront, et les travailleurs devront sans aucun doute faire toutes sortes de concessions. M. Lawless, le président du CN, propose de faire disparaître 30 p. 100 des 46,500 emplois d'ici à 1990. Le problème existe déjà en Colombie-Britannique, où, en raison du ralentissement des opérations et de la centralisation, certains employés des ateliers du CN à Surrey et à Prince Rupert ont été mis à pied.

Je me dois de signaler que je m'oppose à ce qu'on a dit sur les deux syndicats qui se sont opposés à la fermeture des ateliers de Moncton. Je fais partie d'un de ces syndicats. Je crois que c'est Ian Angus qui a signalé tout à l'heure qu'il existe un processus démocratique. Ce syndicat a parlé aux travailleurs qui craignaient de perdre leurs emplois et qui ne voulaient pas que l'on ferme ces ateliers. Je me préoccupe vraiment des commentaires que l'on a faits tout à l'heure.

Tout le monde s'entête à dire que le problème des ateliers de Moncton n'a rien à voir avec les projets de loi. Lorsque l'on pensait à assurer la déréglementation du système, les compagnies aériennes ont dit... c'est ce qu'elles disaient avant même que l'on assure la déréglementation des lignes aériennes... elles faisaient la même chose. Elles assuraient la centralisation de leurs activités à Calgary, dans le cadre d'un système par rayonnement. Je crois donc que les projets de loi C-18 et C-19 touchent directement l'affaire de Moncton.

La déréglementation poussera les intéressés à se poser encore plus de questions sur les normes de sécurité du transport ferroviaire. Pour calmer la population, à la suite des accidents ferroviaires, le gouvernement a lancé un programme de sécurité. Ce programme, qui n'est, tout compte fait, qu'un

[Text]

As many as 30,000 jobs have been cut from the railways in recent years, many of them in key maintenance areas. A prime cause of derailments is a substandard track. In prior years there was a crew of five to maintain 8 miles of track. Today it is a crew of three; and in some situations two are forced to attempt to maintain 24 miles of mainline track; which is an increased workload of over 375%.

• 1745

Trucking deregulation. Since 1980, 4,500 trucking companies in the U.S. have gone out of business or into bankruptcy. The machinists' union membership in the trucking sector has fallen by 12,000 and wages and benefits for those still working have been cut severely. In Canada the impact of deregulation on the trucking sector would even be more devastating. I think we heard that from the B.C. Motor Transport Association.

Finally, the government's deregulation bills, Bill C-18 and Bill C-19, are a recipe for disaster. They will lead directly to deteriorating transport services, prices that discriminate against small users and smaller centres, less competition, declining safety standards and the undermining of major industry and its workers. We ask this committee to recommend to the government that it table Bill C-18 and Bill C-19 until such time as the government conducts a comprehensive study on transport policies in other countries, such as the U.S., the European communities, Australia, and appoints a public commission of inquiry whose terms of reference should be, first, to conduct extensive hearings in all parts of Canada including smaller communities; second, to inquire into and report on the employment effects both direct and indirect, develop income level protection and stabilization, community maintenance, ensure safety, ensure adequate service to communities and investigate all aspects of the transport industry in all parts of this country.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Ms Carver, for the very extensive brief you have given to the committee. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: *Merci monsieur le président. Mesdames, messieurs* in your conclusion you mention that a transportation system policy should take into account the long-term transport needs of national and regional development. I take it that you do not agree with the presentation that was made a few minutes ago by the academics, if I may use those words.

Do you feel that more attention should be put on regional development in this bill?

[Translation]

examen médical routinier et un laïus d'encouragement, n'a absolument rien changé à la sécurité du secteur.

Près de 30,000 emplois ont disparu dans le secteur ferroviaire depuis quelques années; nombre des employés visés s'occupaient d'un secteur très important, celui de l'entretien. Une des principales causes des déraillements est le mauvais état des voies ferrées. Jadis, une équipe de cinq employés était chargée de l'entretien de huit milles de voie ferrée. Aujourd'hui, cette équipe ne compte plus que trois membres; dans certains cas, deux employés sont responsables de l'entretien de 24 milles de voie ferrée principale; cela représente une augmentation de plus de 375 p. 100 de la charge de travail.

La déréglementation du camionnage. Depuis 1980, 4,500 compagnies de camionnage américaines ont dû fermer leurs portes ou faire faillite. Le nombre de machinistes du secteur du camionnage qui sont membres du syndicat a chuté de 12,000 et les salaires et avantages sociaux de ceux qui travaillent encore ont été considérablement réduits. Au Canada, la déréglementation du secteur du camionnage aurait des conséquences encore plus dramatiques. C'est ce que soutenait, je crois, la *B.C. Motor Transport Association*.

Enfin, les projets de loi C-18 et C-19 du gouvernement fédéral portant sur la déréglementation entraîneront la catastrophe. Ils mèneront directement à la détérioration des services de transport, à des prix qui nuiront aux petits utilisateurs et aux petits centres, à une diminution de la concurrence, à un relâchement des normes de sécurité et à la disparition des grandes entreprises et de leurs employés. Nous demandons à votre Comité de recommander au gouvernement de mettre de côté les projets de loi C-18 et C-19 jusqu'à ce qu'il ait pu mener une étude exhaustive des politiques d'autres pays en matière de transport, comme les États-Unis, les pays d'Europe et l'Australie, et qu'il nomme une commission d'enquête publique qui aurait pour mandat, d'abord, d'entreprendre des audiences partout à travers le Canada, y compris dans les petites localités; deuxièmement, de faire enquête et rapport sur les conséquences directes et indirectes sur l'emploi, d'élaborer des normes pour assurer la protection et la stabilisation du revenu, la préservation des collectivités, la sécurité et la prestation de services adéquats aux collectivités, et d'examiner tous les aspects du secteur des transports partout au Canada.

Le vice-président: Merci beaucoup, madame Carver, pour cet excellent mémoire. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: *Thank you Mr. Chairman. Ladies and gentlemen*, vous dites dans la conclusion de votre mémoire qu'une politique relative au système de transport devrait tenir compte des besoins à long terme relativement au développement national et régional. J'en déduis que vous n'êtes pas d'accord avec l'exposé fait il y a quelques instants par les universitaires.

Croyez-vous que ce projet de loi devrait être plus axé sur le développement régional?

[Texte]

Ms Carver: Yes, I do. As a matter of fact, I agree with the Premiers of the maritime provinces and not with the Minister who... To me it is a rhetorical statement that regional development is key to a national transportation policy. I see absolutely nothing concrete, anything further than a one line statement in there about regional and economic development.

Mr. Robichaud: So you feel the regions will definitely be losers if these bills stay like that?

Ms Carver: Yes, I do. I agree. As a matter of fact, some of the communities have already lost. If we just look at air service, some of the shippers would even have problems sending out any of their products that do not fit onto a smaller aircraft, rail, so I really think that the communities will be affected.

Mr. Robichaud: You mentioned that there will be shop closures and operational cut-backs and you say that we are already seeing this take place in B.C. with lay-offs in our CN shops in the Surrey Yard and in Prince Rupert. How many lay-offs have taken place in these shops?

Ms Carver: I will ask Al to comment, seeing it is with the CN.

Mr. Al Kucher (Chairman, Local 151, International Association of Machinists and Aerospace Workers): Yes, with CN with the rail they are closing not only... they are closing a motor power shop in Prince Rupert which will result, I would say, in 100% of the jobs there for the machinists which would be... Kamloops is also being reduced. Prince George is losing members and Surrey is also losing members because of this. The lay-offs would be in the number in our region of about 30% of the machinists.

Mr. Robichaud: In numbers, could you tell us just how many jobs? You are using percentages.

Mr. Kucher: The numbers of our machinists that we have in B.C., we have approximately—

Ms Carver: He wants to know in percentages.

Mr. Kucher: Do you want to know what the percentage is?

Mr. Robichaud: No, I want real numbers.

Mr. Kucher: Of our numbers, we would be losing approximately at this time maybe 30 members. That is just our machinists' organization, not counting the other crafts and the other organizations.

• 1750

Mr. Robichaud: Do you have any idea how many jobs will be lost in the other crafts?

Mr. Kucher: In the B.C. area?

Mr. Robichaud: Yes.

Mr. Kucher: Maybe 80.

Ms Carver: I would just like to say that 30 jobs for the machinists... We have only 125 members in the province of

[Traduction]

Mme Carver: Oui. En fait, je suis d'accord avec les premiers ministres des provinces Maritimes, et non pas avec le ministre... À mon avis, il va sans dire que le développement régional est d'une importance capitale pour la politique nationale des transports. Je ne vois dans le projet de loi absolument rien de plus qu'une simple déclaration d'une ligne sur le développement économique et régional.

M. Robichaud: Donc, vous croyez que les régions seront les grandes perdantes si les projets de loi sont adoptés tels quels?

Mme Carver: Oui. Je suis d'accord avec vous. En fait, certaines collectivités ont déjà perdu. Prenez le service aérien. Certains expéditeurs auraient de la difficulté à expédier certains de leurs produits qui n'entrent pas à bord d'un petit avion ou d'un train, et je crois que les localités en souffriraient.

M. Robichaud: Vous avez mentionné des fermetures d'entreprises et des réductions d'effectifs, et vous dites que cela se produit déjà en Colombie-Britannique, où les ateliers du CN de Surrey et de Prince Rupert ont mis certains employés en disponibilité. Combien d'employés de ces ateliers ont perdu leur emploi?

Mme Carver: Je vais demander à Al de vous répondre, puisqu'il travaille pour le CN.

M. Al Kucher (président, Section 151, International Association of Machinists and Aerospace Workers): Oui, les chemins de fer du CN ferment non seulement... la compagnie a fermé un atelier traction à Prince Rupert, ce qui entraînera à mon avis la perte de tous les postes de machinistes qui... Kamloops aussi subit des réductions. Prince George et Surrey ont également perdu des membres. Dans notre région, les mises à pied toucheront 30 p. 100 des machinistes.

M. Robichaud: Pourriez-vous me dire combien de postes exactement seront éliminés? Vous m'avez donné un pourcentage.

M. Kucher: En Colombie-Britannique, les machinistes sont au nombre d'environ...

Mme Carver: Il veut avoir le chiffre en pourcentage.

M. Kucher: Vous voulez savoir le pourcentage?

M. Robichaud: Non, je veux savoir le nombre réel.

M. Kucher: À l'heure actuelle, je dirais que nous sommes sur le point de perdre une trentaine de membres. Il ne s'agit là que de notre organisation de machinistes, pas des autres métiers et des autres organisations.

M. Robichaud: Avez-vous une idée du nombre d'emplois qui seront éliminés dans les autres métiers?

M. Kucher: Dans la région de la Colombie-Britannique?

M. Robichaud: Oui.

M. Kucher: Environ 80.

Mme Carver: Je voudrais dire ceci: en Colombie-Britannique, nous n'avons que 125 membres qui sont des machinistes,

[Text]

B.C. in rail, and that is in both rail companies. So you can see what kind of impact that—

Mr. Robichaud: So it is a major lay-off then. *Merci, monsieur le président.*

The Vice-Chairman: *Merci beaucoup*, Mr. Robichaud. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you Mr. Chairman. Witnesses, thank you for a very comprehensive brief. I want to deal with something that is not in the brief but which deals with what we may or may not do with the bill.

Ms Schira, you have sat here all day and you have heard some of the lines of questioning. I take it that IAM represents holders of aviation certificates within British Columbia. Do you have any information that would indicate that holders of those certificates have been placed under stress to either sign, certify, or overlook certain situations in order to retain their jobs?

Ms Angela Schira (President, B.C. Provincial Council of Machinists): I do not know if it would be to retain their jobs, because they do come under our collective agreement. But they have been put under a lot of stress for on-time performance since PWA and some of the other airlines have been moving towards a deregulated industry. We have been hearing this from the companies since about 1985; that they were preparing themselves for a deregulated industry.

Our members are put under a lot of stress daily. They have constant pressure from supervisors to make sure that it goes out on time. I think John Nance touched on that a little bit, where they do not fix the problem. Any minor snags will be written up and put into the computer. There are reams and reams of snags on that aircraft—snags are something wrong with the airplane—until it hits a major base.

Because Vancouver is not a major maintenance base for Pacific Western Airlines, it is for CP, that work then gets transferred into Calgary. So you could actually have three pages of not grounding snags but snags on that airplane before it is even looked at, and it can go for weeks that way.

Mr. Angus: Are any of these delays in repairing the snags a violation of any existing regulation that you are aware of?

Are they breaking any rules by waiting until they get to a major repair centre?

Ms Schira: Yes, I would say that they are breaking some of those rules. There was, as a matter of fact, a major audit done of Pacific Western Airlines by the MOT, and they did find a lot of infractions. That was just prior to the strike in 1985. And if we look at that, they were already gearing up for deregulations in the airline industry.

Mr. Angus: But under the act that governs those holders of aviation certificates—am I not correct in remembering that it

[Translation]

pour les deux compagnies ferroviaires. Donc, vous pouvez imaginer les conséquences de la disparition de 30 emplois . . .

M. Robichaud: C'est donc une importante mise à pied. *Thank you, Mr. Chairman.*

Le vice-président: *Thank you very much*, monsieur Robichaud. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier les témoins pour leur mémoire très exhaustif. J'aimerais discuter avec vous de quelque chose que vous n'avez pas mentionné dans le mémoire, mais qui concerne ce qu'on pourrait faire avec le projet de loi.

Madame Schira, vous avez été dans l'assistance toute la journée et vous avez entendu certaines des séries de questions. J'imagine que votre association représente les détenteurs de certificats d'aviation en Colombie-Britannique. Auriez-vous des preuves que les détenteurs de ces certificats ont subi des pressions pour signer, certifier des documents, ou pour fermer les yeux sur certaines situations afin de conserver leurs emplois?

Mme Angela Schira (présidente, B.C. Provincial Council of Machinists): Je ne sais pas si c'était pour conserver leurs emplois, car ils relèvent de notre convention collective, mais ils ont subi énormément de pression pour accomplir leur travail à temps depuis que PWA et d'autres compagnies aériennes ont commencé à se diriger vers la déréglementation. C'est ce que les compagnies nous laissent entendre depuis environ 1985. Elles se préparent à la déréglementation.

Nos membres subissent quotidiennement des pressions énormes. Ils sont constamment poussés par leurs supérieurs à produire le travail à temps. Je crois que John Nance en a parlé un peu lorsqu'il a mentionné les problèmes qui ne sont pas réglés. Le moindre petit accroc est pris en note et enregistré sur ordinateur. Il peut y avoir des tonnes d'accrocs sur un avion—les accrocs sont des petits problèmes—qui ne peuvent être réparés que lorsque l'avion atterrit dans une base importante.

Comme Vancouver n'est pas une importante base d'entretien pour la *Pacific Western Airlines*, comme ça l'est pour CP, ce travail doit être transféré à Calgary. Il pourrait s'accumuler trois pages de problèmes, pas des problèmes qui empêcheraient l'avion de décoller, mais des problèmes quand même, avant qu'on puisse les examiner, et cela peut durer des semaines.

M. Angus: À votre avis, est-ce que ces retards dans la réparation des accrocs constituent des infractions à des règlements existants?

Contrevient-on aux règlements en attendant que l'avion se rende à un important centre de réparation?

Mme Schira: Oui, je dirais qu'il y a infraction dans certains cas. En fait, le ministère provincial des Transports avait entrepris une importante vérification de la *Pacific Western Airlines*, qui a révélé un grand nombre d'infractions. C'était tout juste avant la grève de 1985. Et à l'époque, la compagnie se préparait déjà à la déréglementation du transport aérien.

M. Angus: Mais en vertu de la loi touchant les détenteurs de certificats d'aviation—n'ai-je pas raison de croire que c'est le

[Texte]

is the holder of that certificate, as opposed to the employer, who is the person who is subject to any discipline by the Government of Canada?

Ms Schira: They are the ones who are subject to the discipline, but in actual fact what happens in a lot of areas . . . When you look at the maintenance within the airlines, it is either a certified mechanic or a crew chief who usually signs out that aircraft. You have a supervisor or what they call "certmecs"—certified mechanics or crew chiefs. They are the ones who usually sign out the aircraft. But what happens is that supervisors sometimes override those decisions, because they still hold their licences. When those people override those decisions, they are usually more concerned about on-time performance than they are about the safety of the airplane.

• 1755

Mr. Angus: When that supervisor overrides what I assume would be a negative indication on air-worthiness, do they then take the legal responsibility away from the employee who originally said, no, this is not safe?

Ms Schira: Normally what happens is a crew chief would refuse to sign that aircraft out. I would say that it is the supervisor who would take the responsibility.

Mr. Angus: Now, of course, we are talking in this context about unionized mechanics. I assume the crew chief would not be.

Ms Schira: The crew chief is under the collective agreement.

Mr. Angus: What happens if that crew chief decides not to override that decision and there is an on-time problem? Have you had any experience where discipline has been taken on employee union members and you have had to go through the grievance procedure to reach a remedy?

Ms Schira: No. Normally what happens if the crew chief or the certmec refuses to sign out the airplane, then the supervisor does it. There has not been any discipline on that employee.

Mr. Angus: Final point on this, Mr. Chairman. Is there a need for a component in this legislation to provide a right-to-refuse clause so that if an employee, whether a union employee or a non-union employee, refuses to certify the air-worthiness of a plane, they would be protected by law from the kind of stress we have seen in other situations?

Ms Schira: If you are talking about including it in this legislation . . . As you know, we are opposed to this legislation. I keep getting told that this legislation is law already, and I am confused. My understanding is that legislation is never passed until it gets third reading and goes to the Senate, and the Governor General actually has his signature on it.

Mr. Angus: You have it right. But continue.

Ms Schira: I totally agree that there should be a right to refuse, because it does put a lot of pressure on those employees. I could probably cite a few examples, but I think

[Traduction]

détenteur du certificat, et non pas son employeur, qui fait l'objet de mesures disciplinaires de la part du gouvernement canadien?

Mme Schira: Ce sont les détenteurs des certificats qui font l'objet de mesures disciplinaires, mais en réalité, dans bien des régions . . . En ce qui concerne l'entretien des avions, c'est un mécanicien accrédité, ou un chef d'équipe, qui signe généralement le certificat permettant à l'avion de décoller. Ce sont des superviseurs ou des mécaniciens accrédités, ou encore des chefs d'équipe, qui signent généralement la formule de certification de l'appareil. Mais il arrive parfois que les superviseurs renversent les décisions parce qu'ils ont encore leurs permis. Lorsqu'ils renversent ces décisions, c'est généralement parce qu'ils se soucient plus de faire sortir le travail à temps que d'assurer la sécurité de l'avion.

M. Angus: Lorsque le superviseur renverse un commentaire négatif sur la navigabilité de l'appareil, en assume-t-il la responsabilité légale à la place de l'employé qui avait dit au départ que l'avion n'était pas sécuritaire?

Mme Schira: Normalement, le chef d'équipe refuse de signer le certificat permettant à l'avion de décoller. Je dirais donc que c'est le superviseur qui assume la responsabilité.

M. Angus: Nous parlons évidemment de mécaniciens syndiqués. Je suppose que le chef d'équipe n'est pas syndiqué.

Mme Schira: Le chef d'équipe est visé par la convention collective.

M. Angus: Qu'arrive-t-il si ce chef d'équipe décide de ne pas renverser une décision, entraînant ainsi un retard? Avez-vous eu des cas où des mesures disciplinaires ont été prises contre des employés syndiqués et où il a fallu procéder à un grief pour corriger la situation?

Mme Schira: Non. Normalement, si le chef d'équipe ou le mécanicien accrédité refuse de signer la formule permettant à l'avion de décoller, le superviseur le fait. Aucune mesure disciplinaire n'a été prise contre l'employé en question.

M. Angus: Une dernière question à ce sujet, monsieur le président. Croyez-vous qu'il faudrait inclure dans la loi une disposition permettant à l'employé, qu'il soit syndiqué ou non, de refuser de signer un document attestant de la navigabilité d'un appareil et le protégeant ainsi en vertu de la loi contre certaines représailles?

Mme Schira: Si vous parlez de l'inclure dans cette loi . . . Comme vous le savez, nous sommes contre ce projet de loi. On me dit sans cesse que c'est déjà une loi, et je ne comprends pas. Je croyais qu'un projet de loi n'était jamais adopté avant la troisième lecture, l'étude par le Sénat et la signature du gouverneur en conseil.

M. Angus: C'est juste. Continuez.

Mme Schira: Je suis tout à fait d'accord pour dire que les employés devraient avoir le droit de refuser, car ils subissent énormément de pressions. Je pourrais sans doute vous donner quelques exemples, mais il aurait fallu qu'un des chefs

[Text]

we should have had one of the crew chiefs here who could have spoken to some of those examples better than I can.

Mr. Angus: If you could pass that on to us in writing, I think it would be very helpful. Thank you, Mr. Chairman. Thank you, witnesses.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

At the very beginning you are not making any apologies for attempting to save the jobs of your members. I happen to be the Member of Parliament for Moncton. I was not going to discuss this with you, because you have only 125 members in British Columbia who are part of the International Association of Machinists as it relates to rail. You mentioned about democracy within the union and certainly no one is disputing that, unless by inference the CBRT and GW and the IBEW, and so on, do not. In preface to C-18 and C-19, I guess I would like to find a nice legislative reason for what has happened to my community and what has happened to those workers.

How much can we rely on the democratic principles within your union and others to go right to the wire to protect that particular shop? The issue was can we save it or can we not, and CN, without government intervention, decided they were going to let it close because of an excess capacity. We have heard it postured a number of times in national talks that it is going to be saved by the negotiation process, and so on. Will your members in British Columbia be equally as anxious, and particularly in Manitoba as the closest one, to support the withdrawal of services if that is the only outstanding issue?

Ms Schira: I think you have a number of questions in there. The first one would be that you cannot really understand how the Moncton situation would relate to Bill C-18 or Bill C-19.

• 1800

I think it does directly tie into that, as it did with the airlines that were setting themselves up for a deregulated market, and that said, we cannot have all of these systems across the country, we must centralize. So if you look at deregulation, part of the whole issue is centralization, which means loss of jobs across the country. And that is exactly what has taken place with Moncton. What they are doing is centralizing jobs.

But I am not going to talk about Moncton; it is happening right here in B.C., where our shops are closing down and they are centralizing them into Alberta. It was the same thing as happened in the airline industry when Pacific Western Airlines said they no longer needed this maintenance base in Vancouver, they were now moving it into Calgary, and they moved 400 to 500 jobs out of the lower mainland; Vancouver.

[Translation]

d'équipe soit ici pour vous donner des exemples bien plus pertinents que les miens.

M. Angus: Je crois que ce serait très utile si vous pouviez nous donner des exemples par écrit. Merci, monsieur le président. Je tiens aussi à remercier les témoins.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

Dès le départ, vous ne cherchez pas à justifier le fait que vous voulez préserver les emplois de vos membres. Je suis député de Moncton. Je n'ai pas l'intention d'en discuter avec vous, comme vous n'avez que 125 membres, en Colombie-Britannique, qui font partie de l'Association internationale des machinistes pour le secteur ferroviaire. Vous avez parlé de démocratie au sein du syndicat, et personne ne contredit ce principe, sauf implicitement la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, et la Fraternité internationale des ouvriers en électricité. J'aimerais bien que les projets de loi C-18 et C-19 me donnent une bonne raison législative pour expliquer ce qui est arrivé aux ouvriers de ma localité.

Dans quelle mesure peut-on compter sur la démocratie dans votre syndicat et d'autres pour faire le nécessaire afin de protéger cet atelier particulier? Il fallait déterminer s'il était possible de l'épargner, et le CN, sans intervention gouvernementale, a décidé de le fermer à cause d'un excédent. A plusieurs reprises au cours des négociations à l'échelle nationale, les intervenants ont soutenu que l'atelier allait être épargné grâce au processus de négociation, etc. Croyez-vous que vos membres, en Colombie-Britannique, et particulièrement ceux du Manitoba, qui sont les plus rapprochés, tiendront autant à ce que ce service soit éliminé si c'est la seule question qui reste à régler?

Mme Schira: J'ai l'impression que vous avez posé plusieurs questions. Premièrement, vous ne comprenez pas quel rapport il y a entre la situation de Moncton et les projets de loi C-18 et C-19.

A mon avis, il y a un lien direct, comme c'était le cas pour les compagnies aériennes qui se préparaient à la déréglementation et qui ont décidé qu'il ne fallait plus éparpiller le système à travers le pays, qu'il était préférable de tout centraliser. Une partie du problème de la déréglementation découle de la centralisation, qui entraîne des pertes d'emplois à travers le pays. Et c'est exactement ce qui s'est produit à Moncton. C'était le résultat de la centralisation des emplois.

Mais je n'ai pas l'intention de parler de Moncton; car la même chose se produit ici même en Colombie-Britannique, où on ferme des ateliers pour centraliser le service en Alberta. C'est la même chose qui s'est produite dans le secteur du transport aérien lorsque la *Pacific Western Airlines* a décidé qu'il n'était plus nécessaire d'avoir une base d'entretien à Vancouver. Par conséquent, ce service a été transféré à Calgary, faisant perdre à Vancouver entre 400 et 500 emplois.

[Texte]

Mr. Cochrane: On that point, though, is there anything in the current regime of regulation that is protecting your shop in Surrey any more than it protected my shop in Moncton, and that will be different as a result of C-18 or C-19? Is there any protection there now? They did it now, so obviously there was not.

Ms Schira: But they are lining themselves up for deregulation—

Mr. Cochrane: But is there any protection in the current regulatory regime that says they could not do that? In other words, is anything going to change as a result of C-18 or C-19?

Ms Schira: That is just one of the issues as a result of deregulation.

Mr. Cochrane: It cannot be a result before it takes place.

We could disagree on that forever, if you like, and we probably will. They had an excess capacity with three facilities, and they have gone down to two. I do not like it, and God knows your members in Moncton do not like it. But I do not think there is anything in there now, or was three years ago, that was protecting that facility in Moncton, any more than there was anything three years ago protecting your facility in Surrey, although they are reacting to the 1978 dictate that they begin to operate as commercially viable enterprises and so on. They probably would have come in the absence of C-18 or C-19.

But one of the things that bother me in the whole process is there was an opportunity for 578 positions, jobs, 303 with a new company, probably represented by the IAM, and that was—

Ms Schira: You say “probably”.

Mr. Cochrane: —a voluntary recognition, I think, as part of the arrangement, I believe; or it was rumoured to be. I do not understand the letting of 578 go to conduct a battle that I hope you are going to win but it does not look like you are going to. Is the resolve there in your membership across the country to cast their vote against a bargaining package unless there is a commitment to keep the Moncton shop open?

Mr. Kucher: The thing with Moncton is it is not the machinists who want to close down Moncton. We stressed this before—

Mr. Cochrane: Oh, well, we know that.

Mr. Kucher: —and we are going to stress it again. That is CN's decision.

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. Kucher: CGE announced that they were going to buy the shop. At first they announced they wanted to buy it to build locomotives, not to do repair work. All of a sudden they changed their tune: they wanted to do repair work as well as build locomotives. To do the repair work they had to come to the unions to give up part of their contracting-out rule in their

[Traduction]

M. Cochrane: A cet égard, y a-t-il quoi que ce soit dans la réglementation actuelle qui protège votre atelier de Surrey plus que mon atelier de Moncton et qui risque de changer à la suite de l'adoption des projets de loi C-18 et C-19? Y a-t-il des mesures de protection à l'heure actuelle? Étant donné ce qui s'est produit, j'en déduis qu'il n'y en avait pas.

Mme Schira: Ils sont en train de se préparer à la déréglementation...

M. Cochrane: Mais y a-t-il une disposition dans la réglementation actuelle qui leur interdit de le faire? En d'autres termes, les projets de loi C-18 et C-19 vont-ils changer quelque chose?

Mme Schira: Ce n'est qu'une des questions découlant de la déréglementation.

M. Cochrane: Elle ne peut en découler avant que la déréglementation n'ait lieu.

Nous pourrions débattre la question *ad vitam aeternam*. Le service était excessif avec trois installations, et ils en ont éliminé une. Je n'en suis pas content, pas plus que vos membres à Moncton. Mais je doute fort qu'il existe une disposition, à l'heure actuelle, ou même il y a trois ans, protégeant l'installation de Moncton, pas plus qu'il n'y avait de disposition, il y a trois ans, pour protéger l'installation de Surrey. Et pourtant, la compagnie réagissait à une directive émise en 1978 l'obligeant à rentabiliser ses activités, etc. La situation se serait sans doute produite sans les projets de loi C-18 et C-19.

Ce qui m'embête dans toute cette affaire, c'est qu'il aurait été possible de créer 578 emplois, dont 303 pour une nouvelle compagnie, et que les employés en question auraient sans doute été représentés par l'Association internationale des machinistes...

Mme Schira: Pourquoi «sans doute»?

M. Cochrane: ... chose qui était reconnue volontiers, je crois, dans le cadre de l'entente; du moins, c'était la rumeur. Je ne comprends pas que l'on ait cédé 578 emplois pour mener une lutte que j'aimerais bien vous voir gagner, quoique j'en doute. Avez-vous l'impression que vos membres à travers le Canada se sont décidés à voter contre un programme de négociation collective, à moins que la compagnie ne s'engage à maintenir l'atelier de Moncton?

M. Kucher: Le problème, à Moncton, c'est que ce ne sont pas les machinistes qui veulent fermer l'atelier de Moncton. Nous l'avons déjà dit...

M. Cochrane: Mais c'est assez évident.

M. Kucher: ... et nous allons le répéter. C'était la décision du CN.

M. Cochrane: Oui.

M. Kucher: La compagnie Générale Électrique du Canada a annoncé son intention d'acheter l'atelier. D'abord, elle avait dit qu'elle voulait l'acheter pour construire des locomotives, et non pas pour faire des réparations. Puis, soudainement, elle a changé d'avis, disant qu'on y ferait des réparations et la construction de locomotives. Pour faire les réparations, la

[Text]

book. Contracting out is a big issue everywhere. It gets into privatization of CN. We would have a large area of CN privatized.

There is a larger issue than just whether the machinists wanted those jobs or not. It is not simple.

Mr. Cochrane: Well, there is no question that it was not motivated or initiated by the machinists. I know what happened. CN made the decision, and that was it. But no, the original premise with GE was a combined thrust: build and repair for a five-year period, to keep a constant work force of 303: 175, 125, up and down.

• 1805

Mr. Kucher: Their original proposal— I was at Moncton. I was there when CN handed out the press release. CGE announced that they were just going to build locomotives, not repair them.

This was a funny thing, because our assistant chairman and our union people, at the same time as this press release was being given out by CN, were being asked to be at another meeting in a different part of town. Therefore, they would not be present when this press release was handed out. They were given completely different information as was given out at the time of the press release.

Mr. Cochrane: Regardless of that, I got the same briefing ahead of time, and the numbers were to be 303, 178, and 125. And that was the original thing with the contracting work.

Are you going to use the same democratic principles within your union to save that facility, now that we have gone through the thing? CGE announced on Friday that they were no longer interested in Moncton. So 303 more jobs of IAM are gone, and I would venture to guess that the other 200 and some will not be very secure in a facility that is built to hold 1,000 or 1,200.

Mr. Kucher: Excuse me. You still seem to be putting the pressure on the union, this thing of saving these jobs. This is a CN shop. CN is a Crown corporation of the government, of which I believe you are a part.

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. Kucher: It controls CN. This is a decision by CN to close these shops. It is not our decision to close the shops.

Mr. Cochrane: I mentioned that the government chose not to intervene. I have my arguments with my party about that, I can assure you. However, that is reality. It has happened. One of the positions was that we were going to save that shop. They kept saying this. Now we are at the point where the only way

[Translation]

compagnie devait négocier avec les syndicats et abandonner une partie de la sous-traitance qu'elle voulait entreprendre. La sous-traitance est un gros problème partout. Cela touche à la privatisation du CN; une bonne partie du CN serait ainsi privatisée.

Mais il ne s'agit pas simplement de déterminer si les machinistes voulaient ces emplois ou non. Ce n'est pas si simple que cela.

M. Cochrane: Eh bien, il n'y a aucun doute que cette situation n'a pas été créée par les machinistes. Je sais ce qui est arrivé. Bien simplement, c'est le CN qui a pris la décision. Mais vous vous trompez. À l'origine, la GE voulait faire les deux, la construction et la réparation, pendant cinq ans, afin de maintenir un effectif constant de 303: 175 et 125.

M. Kucher: La proposition originale—j'étais à Moncton. J'étais là lorsque le CN a diffusé son communiqué de presse. La compagnie Générale Électrique avait déclaré qu'elle avait simplement l'intention de construire des locomotives, non pas de les réparer.

C'était plutôt étrange, car notre président adjoint et les représentants de notre syndicat devaient se rendre à une autre réunion dans une autre partie de la ville au moment même où le communiqué de presse était publié par le CN. Ainsi, ils n'étaient pas présents au moment de sa diffusion. On leur a communiqué des renseignements tout à fait différents.

M. Cochrane: Quoi qu'il en soit, j'ai reçu ces mêmes renseignements à l'avance, et il devait y avoir 303 employés, 178 pour une activité et 125 pour l'autre. Et c'était le plan original, comprenant le travail de sous-traitance.

Allez-vous invoquer les mêmes principes démocratiques dans votre syndicat pour épargner cette installation, maintenant que nous avons franchi cette étape? La compagnie Générale Électrique a annoncé vendredi dernier qu'elle n'était plus intéressée à acheter l'atelier de Moncton. Donc, 303 autres membres de l'Association internationale des machinistes n'ont plus d'emploi, et je dirais même que les 200 et quelques autres ne sont pas très rassurés, dans une installation pourtant censée accueillir 1,000 ou 1,200 employés.

M. Kucher: Excusez-moi. Vous semblez encore vouloir exercer des pressions sur le syndicat pour épargner les emplois. C'est pourtant un atelier du CN, et le CN est une société de la Couronne relevant du gouvernement, dont vous faites partie, si je ne m'abuse.

M. Cochrane: C'est juste.

M. Kucher: C'est le gouvernement qui contrôle le CN. Et c'est le CN qui a décidé de fermer ces ateliers; ce n'était pas notre décision.

M. Cochrane: J'ai déjà indiqué que le gouvernement avait décidé de ne pas intervenir. Je vous assure que j'ai déjà fait part de mes objections à mon parti. Toutefois, ce sont les faits; c'est ce qui s'est passé. Au départ, le gouvernement avait décidé d'épargner cet atelier. Maintenant, nous en sommes au

[Texte]

for it to be saved is through a negotiating package presumably. Are you prepared and is your union prepared to cross this country to take just as determined a stand to save that, if it is the only outstanding issue?

Mr. Kucher: When that situation comes up it will be brought across to the union in general, and a decision will be made in a democratic manner.

Mr. Cochrane: I appreciate that.

Mr. Kucher: I hope that all the relevant information will come to us so we can make an intelligent decision.

Mr. Cochrane: I think that will be different from the last set of circumstances.

Mr. Kucher: I hope that you as a committee yourself will attempt to get all the relevant information.

Mr. Cochrane: Oh, I have all the relevant information.

Mr. Kucher: Not just in Moncton but in B.C. and in all the areas that need it. I hope that you go across the country to hear more presentations from people not just in the major centres but also from people in remote communities.

Mr. Cochrane: I just want to say that 578 jobs, presumably mainly machinists, would be better than the outlook right now. If you have any influence on your internal councils, and so on, I would hope that you take a very serious look at that as well.

Mr. Kucher: Do you guarantee that?

Mr. Cochrane: The IAM? I will guarantee that if CGE comes to Moncton there will be IAM jobs.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Cochrane.

On behalf of the committee, once again I would like to thank you people for appearing before us.

This meeting is adjourned.

[Traduction]

point où la seule façon de l'épargner, ce serait par un programme de négociation. Est-ce que vous et votre syndicat seriez disposés à traverser le pays pour prendre position aussi fermement pour épargner l'atelier en question, si c'était la seule question en souffrance?

M. Kucher: Lorsque cette question viendra sur le tapis, elle sera présentée à tout le syndicat en général, et la décision sera prise de façon démocratique.

M. Cochrane: J'en suis heureux.

M. Kucher: J'espère que tous les renseignements pertinents nous seront communiqués, afin que nous puissions prendre une décision réfléchie.

M. Cochrane: Je crois que ce sera différent de la dernière situation.

M. Kucher: J'espère que votre Comité fera le nécessaire pour obtenir tous les renseignements pertinents.

M. Cochrane: Mais j'ai déjà tous les renseignements pertinents.

M. Kucher: Pas seulement pour Moncton, mais aussi pour la Colombie-Britannique et pour toutes les régions touchées. J'espère que vous allez sillonner le pays pour entendre d'autres exposés, non seulement des gens dans les grands centres, mais aussi dans les collectivités éloignées.

M. Cochrane: Tout ce que je peux dire, c'est que 578 emplois, de machinistes essentiellement, seraient préférables à la situation actuelle. Si vous avez le moindre d'influence sur vos conseils internes, etc., je vous recommande d'examiner très sérieusement cet aspect.

M. Kucher: Pouvez-vous le garantir?

M. Cochrane: Pour l'association? Je peux vous garantir que si la compagnie Générale Électrique s'installe à Moncton, il y aura des emplois pour les membres de l'Association internationale des machinistes.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Cochrane.

Encore une fois, au nom du Comité, je tiens à vous remercier d'avoir comparu.

La séance est levée.

From the Interior Lumber Manufacturers Association:
Don Fraser, Manager, Occupational Safety and Health;
K.H. (Knut) Bjorndal, Chairman, Transport Committee.

From the British Columbia Motor Transport Association:
Bill Gartside, Chairman of the Regulatory Committee;
Rob Weston, General Manager;
Roy Burmaster, Regulatory Committee.

From the Federation of Canadian Municipalities:
Betty Toporowski, Alderman, Vice-Chairman, Task Force.

From the Canadian Council of Motor Transport Administrators:
P.K. Jackman, President.

Afternoon sitting:

From the B.C. Federation of Labour:
Ken Georgetti, President;
Patty Lane, Director, Research.

From the British Columbia Legislative Assembly:
Dan Miller, Member.

From Fording Coal Limited:
J.G. (Jim) Gardiner, Vice-President, Operations and Development.

From the Centre for Transportation Studies, University of British Columbia:
Trevor D. Heaver;
W.G. Waters II;
Tae H. Oum;
Garland Chow;
Michael W. Tretheway.

From the Telecommunication Workers Union:
Sid Shniad, Staff Researcher;
Rod Hiebert, Vice-President;
John J. Nance, Author.

From the B.C. Government Employees' Union:
Gary Steeves, Assistant Director, Membership Services.

From the International Association of Machinists and Aerospace Workers (Provincial Council):
Angela Schira, President, B.C. Provincial Council of Machinists;
Al Kucher.

De la Interior Lumber Manufacturers Association:
Don Fraser, directeur, Sécurité au travail et bien-être;
K.H. (Knut) Bjorndal, président, Comité des transports.

De British Columbia Motor Transport Association:
Bill Gartside, président du Comité de la réglementation;
Rob Weston, directeur général;
Roy Burmaster, Comité de la réglementation.

De la Fédération canadienne des maires et des municipalités:
Betty Toporowski, conseillère municipale, vice-présidente du groupe d'étude.

De Canadian Council of Motor Transport Administrators:
P.K. Jackman, président.

Séance de l'après-midi:

De la Fédération du travail de la Colombie-Britannique:
Ken Georgetti, président;
Patty Lane, directrice, Recherche.

De l'Assemblée législative (Colombie-Britannique):
Dan Miller, député.

De Fording Coal Limited:
J.G. (Jim) Gardiner, vice-président.

De Centre for Transportation Studies, Université de Colombie-Britannique:
Trevor D. Heaver;
W.G. Waters II;
Tae H. Oum;
Garland Chow;
Michael W. Tretheway.

De la Telecommunication Workers Union:
Sid Shniad, personnel de recherche;
Rod Hiebert, vice-président;
John J. Nance, auteur.

De la B.C. Government Employees' Union:
Gary Steeves, directeur adjoint, Services aux membres.

De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (Conseil provincial):
Angela Schira, présidente, B.C. Provincial Council of Machinists;
Al Kucher.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

Morning Sitting:

From the Prince George and District Labour Council:

Gary Owen, Regional Representative;
Steve Old, Business Representative.

From the Council of Forest Industries of British Columbia:

T.M. Apsey, President and Chief Executive Officer;
G.L. Rae, Traffic and Marketing Co-ordinator Lignum
Ltd., Chairman, CLMA Transportation Committee;
G.E. Bennett, Vice-President, Transportation;
W.H. LeGrow, Transportation Manager, West Fraser Mills
Ltd., Chairman, NILS (COFI) Transportation Commit-
tee;
R.J. Toporowski, Manager, Transportation Planning,
MacMillan Bloedel Ltd., Chairman, Transportation
Committee (COFI).

From the Brotherhood of Railway and Airline Clerks— (Airline Division):

Christine Micklewright, General Chairperson;
Diane Carroll, Researcher.

From Westar Mining Ltd.:

Terrance L. Garvey, Director, Transportation.

TÉMOINS

Séance de l'avant-midi:

Du Congrès du travail de Prince George et district:

Gary Owen, délégué régional;
Steve Old, représentant de commerce.

De Council of Forest Industries of British Columbia:

T.M. Apsey, président-directeur général;
G.L. Rae, coordinateur du trafic et de la commercialisation
Lignum Ltd., président;
G.E. Bennett, vice-président, Transports;
W.H. LeGrow, directeur des transports, *West Fraser Mills
Ltd.*, président, Comité des transports (COFI);

R.J. Toporowski, directeur, Planification des transports,
MacMillan Bloedel Ltée, président, Comité des transports
(COFI).

De la Brotherhood of Railway and Airline Clerks—(Airline Division):

Christine Micklewright, présidente générale;
Diane Carroll, chargée de recherche.

De Westar Mining Ltd.:

Terrance L. Garvey, directeur, Transports.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

In Edmonton, Alberta
Tuesday, March 17, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

À Edmonton (Alberta)
Le mardi 17 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 17, 1987
(29)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:32 o'clock a.m. this day, in Edmonton, Alberta, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Member present: David Kilgour.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Government of the Province of Alberta: Clarence J. Roth, Deputy Minister, Planning and Services, Alberta Economic Development and Trade; Ray C. Bassett, Senior Director—Transportation Economics and Analysis, Alberta Economic Development and Trade; Roderick R. Thompson, Senior Director/Passenger Services, Alberta Economic Development and Trade; Gordon I. Bellingham, Chairman, Motor Transport Board, Alberta Transportation and Utilities. *From Sultran Ltd.:* Kevin B. Doyle, President; William A. Tett, Vice-President. *From Alberta Gas Chemicals:* T.J.A. Park, Manager, Transportation; Allen E. Egglestone, Senior Vice-President; Ken MacRae, Vice-President, Marketing. *From Dow Chemical Canada Inc.:* Robert T. Cooper, Traffic Manager; John A. Matt, Materials Management. *From the Canadian Industrial Transportation League (Alberta Division):* B.G. (Brian) Tingley, Chairman. *From Alberta Wheat Pool:* Alec Graham, Second Vice-President; Marilyn M. Thomas, Transportation Planner.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings of Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives from the Government of the Province of Alberta made a statement and answered questions.

The representatives from Sultran Ltd. made a statement and answered questions.

The representatives from Alberta Gas Chemicals made a statement and answered questions.

The representatives from Dow Chemical Canada Inc. made a statement and answered questions.

Brian Tingley from the Canadian Industrial Transportation League (Alberta Division) made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 17 MARS 1987
(29)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à Edmonton, en Alberta, aujourd'hui à 8 h 32, sous la présidence de Patrick Nowlan, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autre député présent: David Kilgour.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: Du gouvernement de l'Alberta: Clarence J. Roth, sous-ministre, Développement économique et commerce; Ray C. Bassett, directeur principal, Économique et analyse des transports, Développement économique et commerce; Roderick R. Thompson, directeur principal, Services aux passagers, Développement économique et commerce; Gordon I. Bellingham, président, Commission des transports motorisés, Transports et Services. *De Sultran Ltd.:* Kevin B. Doyle, président; William A. Tett, vice-président. *De l'Alberta Gas Chemicals:* T.J.A. Park, chef, Transports; Allen E. Egglestone, premier vice-président; Ken MacRae, vice-président, Commercialisation. *De la Dow Chemical Canada Inc.:* Robert T. Cooper, directeur du trafic; John A. Matt, Gestion des matériels. *De la Ligue canadienne du trafic industriel (division de l'Alberta):* B.G. (Brian) Tingley, président. *De l'Alberta Wheat Pool:* Alec Graham, deuxième vice-président; Marilyn M. Thomas, Planification des transports.

Le Comité reprend l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (Voir *Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité examine de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants du gouvernement de l'Alberta font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de *Sultran Ltd.* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de *l'Alberta Gas Chemicals* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de *la Dow Chemical Canada Inc.* font une déclaration et répondent aux questions.

Brian Tingley, de *La ligue canadienne du trafic (division de l'Alberta)*, fait une déclaration et répond aux questions.

The representatives from the Alberta Wheat Pool made a statement and answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING (30)

The Standing Committee on Transport met at 1:33 o'clock p.m. this day, in Edmonton, Alberta, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Member present: David Kilgour.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Canadian Brotherhood of Railway Carmen—(Prince George Lodge 1415): Dave McConnell, Chairman; John Fix, General Chairman. *From the International Association of Machinists and Aerospace Workers (District Lodge No. 14):* Lynn Kathleen Parmenter, Business Representative. *From the Highway Transport Board, Northwest Territories:* John E. Hill, Chairman; Dale S. Thomson, Executive Director; Mark M. Johnston, Policy/Economic Advisor. *From the Alberta Federation of Labour:* Jim Selby, Researcher; Don Aiken, Secretary-Treasurer. *From Albertans Against Deregulation:* Michael J. Johnson, Presenter; Sheryl J. Wowk, Canadian Airline Workers. *From Novacor Chemicals Ltd.:* R. Frakes, Vice-President; Ross A. Burns, Manager, Distribution; David Freeman, Transport Manager. *From the Legislative Assembly of Alberta:* Leo Piquette, Member. *From the Transportation of Disabled Persons Committee:* Greg Latham, Chairman of the Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives from the Canadian Brotherhood of Railway Carmen (Prince George Lodge 1415) made a statement and answered questions.

Lynn Kathleen Parmenter of the International Association of Machinists and Aerospace Workers (District Lodge No. 14) made a statement and answered questions.

The representatives from the Highway Transport Board, Northwest Territories made a statement and answered questions.

Les représentants de l'Alberta Wheat Pool font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 40, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (30)

Le Comité permanent des transports se réunit à Edmonton, en Alberta, aujourd'hui à 13 h 33, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autre député présent: David Kilgour.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De la Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada (loge 1415 de Prince George): Dave McConnell, président; John Fix, président général. *De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (loge du district n° 14):* Lynn Kathleen Parmenter, représentante commerciale. *De la Highway Transport Board, Territoires du Nord-Ouest:* John E. Hill, président; Dale S. Thomson, directeur exécutif; Mark M. Johnston, conseiller en matière de politique et d'économie. *De la Fédération du travail de l'Alberta:* Jim Selby, chargé de recherche; Don Aiken, secrétaire-trésorier. *Du groupe Albertans Against Deregulation:* Michael J. Johnson, présentateur; Sheryl J. Wowk, Travailleurs et travailleuses du transport aérien. *De Novacor Chemicals Ltd.:* R. Frakes, vice-président; Ross A. Burns, chef, Distribution; David Freeman, chef, Transports. *De l'Assemblée législative de l'Alberta:* Leo Piquette, député. *Du Comité du transport des invalides:* Greg Latham, président du comité.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité examine de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada, (loge 1415 de Prince George) font une déclaration et répondent aux questions.

Lynn Kathleen Parmenter, de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (loge du district n° 14), fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants de la Highway Transport Board des Territoires du Nord-Ouest font une déclaration et répondent aux questions.

The representatives from the Alberta Federation of Labour made a statement and answered questions.

The representatives from Albertans Against Deregulation made a statement and answered questions.

The representatives from Novacor Chemicals Ltd. made a statement and answered questions.

Leo Piquette, Member of the Legislative Assembly of Alberta made a statement and answered questions.

Greg Latham of the Transportation of Disabled Persons Committee made a statement and answered questions.

At 4:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

G.A. Sandy Birch

Clerk of the Committee

Les représentants de la *Fédération du travail de l'Alberta* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants du groupe *Albertans Against Deregulation* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de *Novacor Chemicals Ltd.* font une déclaration et répondent aux questions.

Leo Piquette, membre de l'Assemblée Législative de l'Alberta, fait une déclaration et répond aux questions.

Greg Latham, du *Comité du transport des invalides* fait une déclaration et répond aux questions.

À 16 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G.A. Sandy Birch

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, March 17, 1987

• 0830

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for calling evidence. I know several witnesses are here, including the first witness on our agenda, which is the Government of Alberta and Mr. Roth, the Deputy Minister for Planning and Services.

Colleagues, we had a full day yesterday in Vancouver, and there is a very full day today. Unlike last night, there is going to be a little food on the plane that we are taking from here to Regina. There is definitely going to be a break at noon hour. Going right through from 8 a.m. to 6 p.m. and then having a plane with no food does not make happy, congenial members. This is a enough challenge for members, without having a physical challenge.

Mr. Roth, I would like to welcome you to the standing committee and the continuation of our study of Bills C-18 and C-19. If you could introduce the people with you for the purposes of the translation and the monitor, I will not say anything else. You have five or ten minutes or your privilege as to what you want in oral presentation. We have received your very substantive brief, which our staff will be assessing and dissecting in more detail. Our experience has been that the sooner we get into questions and answers, the better it is for everybody.

Mr. Clarence J. Roth (Deputy Minister, Planning and Services, Alberta Development and Trade): Thank you, Mr. Chairman. I would like to introduce Gordon Bellingham, chairman of the Alberta Motor Transport Board; Ray Bassett, who is the senior director of Transportation Economics and Analysis; and Rod Thompson, who is the senior director of Passenger Services.

As you indicated, Mr. Chairman, we have prepared a brief that goes into some detail with respect to Alberta's position. In addition, there is an appendix to provide your members with a clause-by-clause review of the legislation. At this time, Mr. Chairman, I would like to thank the standing committee for travelling to the different parts of the country so you can gain a better appreciation of regional views.

In Alberta's submission we highlight four messages:

1. Transportation is very important to Alberta's ability to compete in the export marketplace.
2. We strongly support this legislation, based on the view that it is a package where competition is enhanced when possible and regulation is provided when necessary.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 17 mars 1987

Le président: Chers collègues, je crois que nous avons le quorum et nous pouvons donc commencer. Je constate que plusieurs témoins sont ici, y compris le premier à l'ordre du jour, c'est-à-dire le gouvernement de l'Alberta, représenté par M. Roth, sous-ministre à la Planification et aux Services.

Nous avons eu, chers collègues, une journée bien remplie hier, à Vancouver, et il en sera de même aujourd'hui ici. À la différence d'hier soir, nous aurons droit à un repas léger sur l'avion qui nous emmènera à Regina. Nous allons certainement interrompre nos travaux ce midi. Nous ne pouvons pas être des députés heureux et aimables si nous travaillons sans interruption de 8 heures à 18 heures, puis prenons un avion à bord duquel on ne sert pas de repas. Nous avons à affronter suffisamment de défis comme cela sans en ajouter de nature physique.

Monsieur Roth, je tiens à vous souhaiter la bienvenue à cette audience du Comité permanent au cours de laquelle nous allons poursuivre notre étude des projets de loi C-18 et C-19. J'aimerais que vous commenciez par nous présenter, pour les fins de la traduction et de l'enregistrement, les gens qui vous accompagnent. Je n'ai rien d'autre à ajouter. Vous disposez de cinq ou dix minutes, ou de ce dont vous avez besoin pour votre exposé oral. Nous avons reçu votre mémoire bien étoffé, et notre personnel procédera à son étude détaillée, ainsi qu'à son évaluation plus tard. Pour l'expérience que nous avons, plus tôt nous arrivons à la période de questions et des réponses, et mieux c'est pour tout le monde.

M. Clarence J. Roth (sous-ministre, Planification et Services, ministère du Développement et du Commerce de l'Alberta): Merci, monsieur le président. Je veux vous présenter M. Gordon Bellingham, président de l'Alberta *Motor Transport Board*, M. Ray Bassett, qui est le directeur principal du Service d'économie et d'analyse du transport, et enfin, M. Rod Thompson, qui est le directeur principal des Services aux voyageurs.

Comme vous l'avez signalé, monsieur le président, nous avons préparé un mémoire qui explique en détail la position de l'Alberta. Il y a de plus une annexe à celui-ci qui procède à votre intention à l'examen disposition par disposition de la législation. Je tiens aussi, pendant que j'y pense, monsieur le président, à remercier les membres du Comité permanent qui se déplacent dans les diverses parties du pays pour avoir une meilleure appréciation des points de vue régionaux.

Dans le mémoire de l'Alberta, nous insistons sur quatre messages:

1. Le transport joue un rôle très important quant à l'aptitude de l'Alberta à faire concurrence sur les marchés d'exportation.
2. Nous appuyons fortement cette législation, car elle améliore la concurrence quand cela est possible et réglemente quand c'est nécessaire.

[Texte]

3. To ensure the various parts of the legislation work as intended, we have made a number of recommendations on procedural matters.

4. More information must be available to transportation users to allow the legislation to function as expected.

Transportation is extremely important to Alberta. Although the province has only 9% of the nation's population, Alberta originates about 20% of Canada's rail and 14% of for-hire truck tonnage. This includes 40% to 45% of the outbound tonnage through the Port of Vancouver and most of the barge traffic on the McKenzie River system. In aviation, Alberta counts for almost 16% of total domestic journeys flown on scheduled main line and regional air carriers.

In the past few years we have seen dramatic price decreases in many of important commodities, while rail rates have increased or stayed the same. For example, metallurgical coal prices dropped from \$90 a tonne f.o.b. mine in 1980 to \$55 a tonne in 1986, a drop of almost 40%. Meanwhile, rail rates for coal increased over 58%. While lumber prices have recently strengthened to current levels of \$275 per thousand board feet from lows of approximately \$172 in 1982, they still remain comparable to the 1979 lumber prices. On the other hand, rail rates have increased by 50% since 1979.

• 0835

It is critical that transportation be made as efficient as possible in order to overcome the disadvantages of distance and small regional markets in Alberta, and to provide better access to existing and growing markets. For example, the tremendous growth potential of Alberta's tourism industry will only be realized if air transportation packages are convenient and cost-competitive with other locations.

We strongly endorse the pro-competitive measures, such as the elimination of railway collective pricing and the reduction in entry regulation for air and extra-provincial trucking. Competitive access measures, such as interswitching, terminal running rights, and competitive line rates are effective tools for enhancing competition in the rail mode.

Competitive line rates are particularly valuable, because they represent the one mechanism that can address the problems of the remote captive shipper. This mechanism is useful in two ways. It will enhance the shipper's bargaining leverage, and it will provide access to the shortest, most efficient route.

[Traduction]

3. Afin d'être certains que les divers éléments de la législation atteignent bien leurs objectifs, nous proposons un certain nombre de recommandations sur des questions de procédure.

4. Les utilisateurs des services de transport doivent disposer de plus de renseignements pour que la législation puisse donner les résultats que l'on attend.

Le transport est très important pour l'Alberta. Bien que notre province n'ait que 9 p. 100 de la population du pays, environ 20 p. 100 du tonnage acheminé par voie ferrée et 14 p. 100 de celui acheminé par camionnage pour compte d'autrui provient de l'Alberta. Celui-ci recouvre 40 à 45 p. 100 du tonnage sortant du port de Vancouver et le gros du trafic des barges sur le système du fleuve McKenzie. Dans le domaine de l'aviation, l'Alberta compte pour presque 16 p. 100 du nombre total des voyages intérieurs sur les ailes des grandes compagnies aériennes et des transporteurs régionaux.

Au cours des dernières années, nous avons assisté à des diminutions très marquées des prix de certains produits importants, alors que les tarifs ferroviaires augmentaient ou restaient les mêmes. C'est ainsi que les prix du charbon métallurgique sont tombés de 90\$ la tonne f.a.b. à la mine en 1980 à 55\$ la tonne en 1986, soit une chute de près de 40 p. 100. Pendant ce temps, les tarifs ferroviaires pour le transport du charbon ont augmenté de plus de 58 p. 100. Si les prix du bois d'oeuvre ont augmenté récemment pour atteindre 275\$ les 1,000 pieds de planches, alors qu'ils se situaient aux environs de 172\$ en 1982, ils restent toutefois comparables aux prix de 1979. Les tarifs ferroviaires, eux, ont augmenté de 50 p. 100 depuis 1979.

Il est absolument essentiel que le transport soit aussi efficient que possible afin de compenser les inconvénients imputables aux distances et aux petits marchés régionaux en Alberta. Il doit également assurer un meilleur accès aux marchés actuels et en croissance. C'est ainsi que l'énorme potentiel de croissance de l'industrie touristique de l'Alberta ne se concrétisera que si les services aériens offerts sont pratiques et concurrents en termes de coût avec ceux des autres destinations.

Nous appuyons fortement les mesures favorisant la concurrence, comme l'élimination de la fixation collective de tarifs ferroviaires et la diminution de la réglementation régissant les nouveaux venus dans les domaines du transport aérien et du camionnage en dehors de la province. Ces dispositions visant l'accès aux autres transporteurs comme les changements de voies, les droits de circulation et les prix de ligne concurrentiels sont des instruments efficaces pour améliorer la concurrence dans le domaine ferroviaire.

Les prix de ligne concurrentiels sont particulièrement intéressants parce qu'il s'agit là d'un mécanisme qui s'attaque aux problèmes des expéditeurs éloignés et captifs. Il est utile de deux façons. Il améliore les pouvoirs de négociation des expéditeurs et il donne accès à l'itinéraire le plus court et le plus efficace.

[Text]

Alberta's submission offers many suggestions on competitive line rates, because we believe they must be improved to ensure they function effectively. We note the railways have argued strenuously against competitive line rates. However, it is our view that they are essential to prevent captive shippers from being the target of railway attempts to make up for any revenues lost through confidential contracts, and where the competitive forces of railroad and seaway exist.

Alberta shippers currently pay a disproportionate share of the railway freight burden. Traffic into and out of Alberta constituted 28% of system total traffic in 1982, but paid over 70% of the railway's constant costs recovered.

We view final-offer arbitration as a provision available to shippers and carriers as a last resort for resolving disputes. The arbitration process will only function effectively if all relevant information is exchanged prior to the starting arbitration. The inclusion of the criteria of carrier viability should be removed from the process. We believe it is not appropriate to attribute carrier viability to the business provided by one shipper, even a very large one. The railways get a relatively small portion of their revenues from single shippers, and it is only the incremental portion of the rate that would actually be at issue.

Under the Western Grain Transportation Act, branch line transportation costs to farmers will increase. Rationalization of the rail system would result in lower rates for farmers. We are not advocating abandonments, but we need to keep this door open should some rationalization be in Alberta shippers interests.

The way the legislation is now written, transitional funding is considered only after the abandonment decision. This means a person or a community has only two choices—accept or reject abandonment. If transitional funding were part of the process, this could provide a reasonable option to parties who might otherwise reject abandonment. Alberta also recommends that grain-dependent lines be eligible for transitional funding to the year 2000. Grain-dependent lines often have non-grain shippers and communities on these lines that are affected by abandonment.

Alberta supports deregulation of air transportation as proposed in the bill. Most markets in Canada can support greater competition. However, we also endorse the provision of a demarcation line where entry, fares, and route abandonment are still regulated.

[Translation]

Le mémoire de l'Alberta contient de nombreuses suggestions à propos des prix de ligne concurrentiels, car nous croyons qu'il faut améliorer ce mécanisme pour qu'il fonctionne efficacement. Nous avons constaté que les compagnies de chemins de fer s'y sont opposées avec vigueur. À notre avis, c'est toutefois là un instrument essentiel pour empêcher que les expéditeurs captifs ne deviennent la cible des tentatives des compagnies de chemins de fer de récupérer les pertes de revenu subies avec les contrats confidentiels et dans les secteurs où le transport maritime fait concurrence au transport ferroviaire.

Les expéditeurs albertains paient actuellement une part disproportionnée des frais de transport de marchandises par voie ferrée. En 1982, le trafic ferroviaire ayant comme point de destination ou de départ l'Alberta représentait 28 p. 100 du trafic sur l'ensemble du système ferroviaire. Il assumait pourtant plus de 70 p. 100 des coûts récupérés par les compagnies de chemins de fer.

À notre avis, l'arbitrage est un instrument de dernier recours pour permettre aux expéditeurs et aux transporteurs de régler leurs différends. Le processus d'arbitrage ne sera efficace que si les parties concernées ont échangé tous les renseignements pertinents avant de commencer l'arbitrage. Il faudrait faire disparaître le critère de viabilité du transporteur. Nous ne croyons pas qu'il convienne d'établir un lien aussi direct entre la viabilité d'un transporteur et le volume d'affaires fourni par un expéditeur, même un très gros expéditeur. Les compagnies de chemins de fer ne retirent qu'une partie relativement petite de leurs revenus des expéditeurs uniques. Le seul élément à retenir ici serait donc la partie correspondant à l'augmentation de prix.

En vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, les coûts de transport sur les embranchements augmenteraient pour les agriculteurs. La rationalisation du système ferroviaire permettrait de réduire ces coûts. Nous ne plaçons pas en faveur des abandons d'embranchements, mais nous devons garder cette porte ouverte si la rationalisation devait se faire dans l'intérêt des expéditeurs de l'Alberta.

Avec la rédaction actuelle du projet de loi, le financement transitoire n'est étudié qu'après que la décision d'abandonner des embranchements a été prise. Cela signifie qu'une personne ou une communauté n'a que deux choix: accepter ou rejeter un abandon d'embranchements. Si ce financement transitoire faisait partie du processus, ce pourrait être un choix raisonnable pour les parties qui auraient autrement rejeté l'abandon. L'Alberta recommande également que les voies ferrées servant essentiellement au transport des céréales soient admissibles au financement transitoire jusqu'à l'an 2000. Ces voies ferrées sont souvent utilisées par des expéditeurs et des communautés qui expédient d'autres produits que des céréales par chemin de fer et sont affectés par les abandons.

L'Alberta est en faveur de la déréglementation du transport aérien, telle que proposée dans le projet de loi. La plupart des marchés canadiens peuvent se permettre une plus grande concurrence. Toutefois, nous appuyons aussi la disposition prévoyant une ligne de démarcation au-delà de laquelle les arrivées de nouveaux venus, les prix et les abandons de lignes sont encore réglementés.

[Texte]

One problem concerning the demarcation line is that carriers crossing the line would have to be licensed in both the north and the south. We also believe charter carriers based in the south should not have to obtain a separate licence for operating north of the line, provided they do not attempt to compete for local traffic while north of the line.

Alberta has recommended that international air route negotiations be amended to permit provincial input on a basis similar to that used in the international trade negotiations. This involvement would be especially useful to the province in developing the tourism industry.

An important omission in the bill has to do with information needs. Relevant and timely information is essential to marketplace efficiency for final offer arbitration process and periodic reviews. Changes such as confidential contracts will remove or reduce the quantity and quality of information. As a result, we believe it is necessary to supplement market information by providing basic rail cost data. This could include, for example, rail cost indices which would be very valuable in negotiating multi-year contracts.

• 0840

Bill C-19, the Motor Vehicle Transport Act, contains important proposals for standardizing rules and the regulatory reform of Canada's extra-provincial trucking industry. We agree with the proposals in Bill C-19; however, we would prefer shifting to the fitness, safety, insurance, entry criteria before 1991. Despite these preferences, Alberta will not act unless other jurisdictions are also willing to accelerate their timetable.

For the most part, we agree with the merger and acquisition provisions of Bill C-18. We feel that the National Transportation Act, in combination with the new Competition Act and Investment Canada, provide adequate control without being too restrictive. However, we believe that provincial governments should be exempted from the ownership provisions of the NTA.

The new regulatory agency will have an important role to play under the proposed legislation. It is important that the agency be autonomous and have strong agency representation through regional offices. It would be appropriate for the west to have significant regional representation in rail, air, and northern marine transportation.

Competition is a cornerstone of our economic system, and we are confident that the Canadian railways will successfully

[Traduction]

L'un des problèmes que cette ligne de démarcation pose est que les transporteurs qui traversent la ligne devront détenir une licence au nord et au sud. Nous pensons également que les transporteurs à service d'affrètement installés au sud ne devraient pas avoir à se procurer une licence distincte pour travailler au nord de la ligne, à condition qu'ils ne tentent pas de faire concurrence aux services locaux quand ils sont au nord de la ligne.

L'Alberta a recommandé qu'on modifie les mécanismes de négociation internationale d'attribution de lignes aériennes pour que les provinces puissent avoir leur mot à dire de la même façon que lors des négociations commerciales internationales. Cette implication pourrait s'avérer très utile à la province qui s'efforce de développer son industrie touristique.

Il y a dans le projet de loi une omission importante, il s'agit des besoins d'information. Il est essentiel de disposer à temps de renseignements pertinents sur l'efficacité du marché pour le processus d'arbitrage et pour les examens périodiques. Des modifications, comme l'apparition des contrats confidentiels, feront qu'on n'aura plus accès à ces renseignements ou que leur quantité et leur qualité seront moindres. Nous croyons donc qu'il est nécessaire de compléter les renseignements sur le marché en diffusant les données de base sur le coût du transport par rail. Ces données pourraient comprendre, par exemple, un indice du coût du transport par rail qui s'avérerait très utile lors de la négociation de contrats portant sur plusieurs années.

Le projet de loi C-19, Loi sur les transports routiers, contient des propositions importantes pour la normalisation des règlements et la réforme réglementaire de l'industrie canadienne du camionnage extra-provincial. Nous sommes d'accord avec les propositions du projet de loi C-19, mais nous préférons toutefois que le critère d'aptitude, comprenant principalement des exigences en matière d'assurance et de sécurité, s'applique avant 1991. L'Alberta, malgré ses préférences, ne prendra toutefois pas de mesure en ce sens, à moins que d'autres juridictions ne souhaitent également précipiter leur calendrier.

Nous sommes d'accord, pour l'essentiel, avec les dispositions sur la fusion et l'acquisition du projet de loi C-18. Nous croyons que la Loi nationale sur les transports, en combinaison avec la nouvelle Loi sur la concurrence et Investissement Canada, fournit des moyens de contrôle adéquats sans être trop restrictifs. Nous sommes toutefois d'avis que les gouvernements provinciaux ne devraient pas être soumis aux dispositions sur la propriété de la LNT.

Une nouvelle agence de réglementation aura un rôle important à jouer avec la législation proposée. Il est important qu'elle soit autonome et qu'elle soit fortement représentée dans les régions au moyen de bureaux régionaux. Il conviendrait que l'Ouest ait une représentation régionale importante dans les domaines du transport ferroviaire, aérien et maritime dans le Nord.

La concurrence est une pierre angulaire de notre système économique, et nous sommes convaincus que les compagnies de

[Text]

compete with their American counterparts. This conclusion was supported by the recent studies completed by Peat Marwick and Partners on the impact of the proposed legislation.

In conclusion, Mr. Chairman, our first priority must be towards transportation users. If they are successful, then the carriers will be too. Mechanisms to enhance competition and to provide protection where necessary are needed. We now have an opportunity to change national transportation legislation to meet the needs of the 1990s. We urge you to give serious consideration to the changes we have recommended. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Roth, for your overview of your brief, with its very substantial appendix. I throw it open to questions. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like first of all to commend you on a very positive and excellent submission. I read it through last night, or early this morning, and I like balance you have set between deregulation and regulation. Some submissions we have received seem to think that everything is going to be completely unregulated. That is not the idea at all. There will be a balance between them. I think you have set it out very clearly in your submission. In fact, I think it is one of the clearest.

If time permits, Mr. Chairman, I would like to deal with four items. First of all, in connection with the freight rates, Alberta has always taken the worst beating of any province in Canada on freight rates. We are at the apex of the rates. Your comments this morning would appear to indicate that under the new act there may be a change. Do you think it is going to change? Are the Alberta people going to have a fair shake on freight rates, somewhat equal to... [Technical Difficulty—Editor]. Could I have your comments on that?

Mr. Roth: Mr. Chairman, Alberta has had concern with respect to freight rates, particularly due to the fact that 80% of the tonnages that move out of the province are shipped by captive shippers, and therefore we have felt there had been an imbalance in freight rates. So we undertook a so-called "burden study". The result of that study, based on two different years we actually reviewed, indicated that while we moved 28% of the nation's total tonnages, our shippers in fact pay 70% of the constant costs.

Mr. Taylor: Is that study available? Could the committee have a copy of that study?

• 0845

Mr. Roth: Mr. Chairman, yes, we would be pleased to file it with you. We apparently do have a copy with us.

Mr. Taylor: I think it is very valuable for the committee. I was thinking of freight rates coming into, rather than going

[Translation]

chemins de fer canadiennes réussissent à faire concurrence à leurs homologues américaines. Cette conclusion repose sur les études récentes réalisées par Peat Marwick et Associés sur les effets de la législation proposée.

En conclusion, monsieur le président, les utilisateurs des services de transport doivent être notre priorité numéro un. S'ils connaissent le succès, les transporteurs le feront aussi. Nous avons besoin de mécanismes pour améliorer la concurrence et assurer une protection quand c'est nécessaire. Nous avons là une possibilité de modifier la législation nationale sur les transports afin de répondre aux besoins des années 90. Nous vous demandons d'étudier très attentivement les modifications que nous recommandons d'apporter aux projets de loi. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Roth, pour cette présentation rapide de votre mémoire et de son annexe volumineuse. Nous pouvons maintenant passer aux questions. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je tiens d'abord à vous féliciter pour votre excellent mémoire très positif. Je l'ai lu hier soir, ou tôt ce matin, et l'équilibre que vous recherchez entre la déréglementation et la réglementation me plaît. Les auteurs de certains mémoires que nous avons reçus semblent croire que tout va être complètement déréglementé. Ce n'est pas ça du tout. Il faudra un équilibre. Je crois que vous l'avez saisi très clairement dans votre mémoire. En vérité, je suis d'avis que vous êtes l'un des plus clairs à ce sujet.

Si nous en avons le temps, monsieur le président, j'aimerais aborder quatre questions. Tout d'abord, en ce qui concerne les prix du transport des marchandises, l'Alberta a, parmi toutes les autres provinces canadiennes, toujours eu la plus mauvaise part. Nous avons toujours eu les tarifs les plus élevés. Les commentaires que vous avez faits ce matin laissent entendre qu'avec la nouvelle loi, cela pourrait changer. Pensez-vous que cela va changer? Est-ce que les Albertains n'auront désormais qu'à assurer une juste part du coût du transport des marchandises, égale à celle des autres? Qu'en pensez-vous?

M. Roth: Monsieur le président, l'Alberta s'est préoccupée des tarifs de transport des marchandises, en particulier parce que 80 p. 100 du tonnage expédié en dehors de la province l'est par des expéditeurs captifs. Nous avons donc eu le sentiment que ces tarifs de transport des marchandises constituaient une injustice. C'est pourquoi nous avons entrepris une étude, qui a porté sur deux années distinctes, à laquelle nous sommes en train de mettre un terme. Les résultats indiquent qu'alors que nous avons déplacé 28 p. 100 du tonnage total du pays, nos expéditeurs ont en réalité versé 70 p. 100 des coûts constants.

M. Taylor: Cette étude est-elle disponible? Le Comité pourrait-il en avoir une copie?

M. Roth: Monsieur le président, nous nous ferons certainement un plaisir de vous en transmettre une copie. Nous en avons une ici.

M. Taylor: Ce serait très enrichissant pour le Comité. Je pensais aux tarifs de transport des marchandises arrivant dans la province plutôt qu'en sortant, les tarifs «d'importation».

[Texte]

out—the importing freight rates. Do you think this is actually going to improve that aspect of it?

Mr. Roth: Mr. Chairman, as we indicate in the brief that we have proposed, we think competitive line rates are essential for our captive shippers. This is a feature we are stressing—that it must remain; we think there are opportunities for our Canadian railways to compete effectively and this should not be seen as a threat. It is a very essential part of the legislation and why we comment that there is this balance, but this is part of the balance.

Mr. Taylor: In your summary this morning, I think you referred to the safety code. How close is Alberta to completion of a safety code that would fit into the National Safety Code? We have had a lot of representations across the country that the act should not be made effective until the safety code is in place. Have you any comments on this?

Mr. Roth: Mr. Chairman, we believe safety certainly is important and we have indicated this in the bill. I think I would like to ask Mr. Bellingham to respond with respect to the Motor Transport Board's activities here in the province.

Mr. Gordon I. Bellingham (Chairman, Motor Transport Board, Alberta Transport Utilities): Mr. Chairman, the National Safety Code is well on the way, and in Alberta particularly we will certainly be on schedule for implementation on a staged basis by January 1, 1988, coincidental with the implementation of this act.

I would like to say that Mr. Carl Procuick, who is the executive director of the Motor Transport Branch in Alberta, is also the chairman of the Implementation and the Co-ordination Committee for the National Safety Code. If I am not mistaken, he plans to appear before this committee to give you the latest version on all of the province's position on the National Safety Code and the implementation plans and the dollars required to implement it.

Mr. Taylor: That is very good news. Is your vehicle inspection program of trucks and cars contained in the Alberta submission?

Mr. Bellingham: It will be, effective January 1, yes.

Mr. Taylor: The other point I would like to mention, Mr. Chairman, is you know truckers have been at a disadvantage over the years because to move from one province to the other, to travel the length of Canada, they have to have 10 inspections costing thousands and maybe \$10,000 and it all has to be paid by the consumer.

The reverse onus is one step to try to improve that. Could you give us your views on the reverse onus and also the view of the Government of Alberta in regard to giving up the authority the Canadian government transferred to it several years ago?

[Traduction]

Pensez-vous que le projet de loi apportera des améliorations dans ce domaine?

M. Roth: Monsieur le président, comme nous l'avons indiqué dans le mémoire que nous avons remis, nous pensons que les prix de ligne concurrentiels sont essentiels pour nos expéditeurs captifs. C'est une caractéristique du projet de loi qui, nous insistons, doit y rester. Nous sommes convaincus que nos compagnies canadiennes de chemins de fer peuvent faire concurrence efficacement et que cela ne doit pas être perçu comme une menace. C'est là un élément très important de cette législation, et si nous avons parlé auparavant d'équilibre entre la réglementation et la déréglementation, c'est là un élément de cet équilibre.

M. Taylor: Je crois que, dans le résumé que vous nous avez fait de votre mémoire ce matin, vous avez fait allusion au code de sécurité. Où en est rendue l'Alberta dans ses travaux sur un code de sécurité qui cadrerait avec le code national de sécurité? De nombreux intervenants à travers le pays nous ont dit que la loi ne devrait pas être appliquée tant que le code de sécurité ne serait pas en vigueur. Qu'en pensez-vous?

M. Roth: Nous sommes convaincus, monsieur le président, de l'importance de la sécurité, et nous l'avons dit dans nos commentaires sur le projet de loi. J'aimerais demander à M. Bellingham de vous répondre en ce qui concerne les activités du *Motor Transport Board* dans la province.

M. Gordon I. Bellingham (président, Motor Transport Board, Alberta Transport Utilities): Monsieur le président, le code national de sécurité est bien avancé, et je vous assure que l'Alberta sera prête à le mettre en place par étapes à compter du 1^{er} janvier 1988, ce qui correspondra avec l'entrée en vigueur de cette loi.

Je voudrais dire que M. Carl Procuick, qui est le directeur exécutif de la Direction générale du transport par véhicules à moteur en Alberta, est également le président du comité de mise en place et de coordination du code national de sécurité. Je crois savoir qu'il entend se présenter devant ce Comité pour vous remettre la dernière version de toutes les prises de position de la province sur le code national de sécurité, ainsi que sur les mesures adoptées et les fonds nécessaires pour sa mise en place.

M. Taylor: C'est là une excellente nouvelle. Est-ce que votre programme d'inspection des camions et des voitures est décrit dans le mémoire de l'Alberta?

M. Bellingham: Il y sera à compter du 1^{er} janvier.

M. Taylor: L'autre élément que je voulais évoquer, monsieur le président, c'est que, comme vous le savez, les camionneurs ont été désavantagés au cours des années parce que, pour se rendre d'une province à une autre, pour traverser le Canada, ils avaient besoin de subir dix inspections coûtant des milliers de dollars, même peut-être 10,000\$. En fin de compte, c'est le consommateur qui payait.

Renverser le fardeau de la preuve est une bonne mesure pour améliorer cette situation. Que pensez-vous de ce renversement du fardeau de la preuve, et que pense le gouvernement de

[Text]

Mr. Bellingham: Mr. Chairman, we believe the reverse onus will work and work well. However, we will not implement it in isolation of the other jurisdictions. We do not believe it is fair to our carriers in Alberta if other jurisdictions such as our neighbour, British Columbia, does not implement it.

Reverse onus will give new entrants into the trucking field a better opportunity to make a case. Of course, we will always continue in the best interests of the users of transportation and we believe the reverse onus system will help this situation.

Mr. Taylor: You will recall when the Hon. Paul Winters was Minister of Transportation and the situation developed in New Brunswick about extra-provincial traffic, Paul Winters at that time decided he would give the provinces the jurisdiction of extra-provincial traffic, primarily because the federal government did not want to get into the building of roads.

Mr. Bellingham: That has been in place, I believe, since 1954, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Exactly. I happened to be at that conference and the building of roads was a big item at the time. How does the present Alberta government feel about giving this authority back to the federal government?

Mr. Bellingham: We rather jealously guard the fact that we hold that delegation from the federal government. We like to believe that while the trucks and commercial vehicles are operating on Alberta highways, Alberta should control those vehicles and their movement.

• 0850

Mr. Taylor: Just one other question, Mr. Chairman. In the new agency, you mentioned in your overview that you thought it should be encompassed. By that, do you mean it should be the final word or do you object to the Government of Canada being able to make suggestions or even make changes on the decision of the agency? I might say my own view is that the government is elected by the people and should have the final say. Some people object to that and they think if you appoint a body that body should have the final say. I think democracy is better served if the government which has to answer to the people should have the final say in any matters in dispute. What are your comments on that?

Mr. Roth: Mr. Chairman, we simply view the situation that policy direction should be given by the government of the day and there would be the distinction and separation between the policy direction given by government and the administration

[Translation]

l'Alberta de céder les pouvoirs que le gouvernement canadien lui avait transféré il y a plusieurs années?

M. Bellingham: Monsieur le président, nous croyons que le renversement du fardeau de la preuve sera efficace. Toutefois, nous ne le mettons pas en place si les autres juridictions ne le font pas. Nous ne croyons pas que cela serait juste pour nos transporteurs albertains si d'autres juridictions, comme nos voisins de la Colombie-Britannique, ne le faisaient pas.

Le renversement de la preuve offrira de meilleures possibilités aux nouveaux venus de l'industrie du camionnage de se défendre. Nous continuerons toujours bien sûr à appuyer nos décisions sur l'intérêt des utilisateurs des services de transport et nous croyons que le renversement du système du fardeau de la preuve sera utile dans ce cas.

M. Taylor: Vous vous souvenez sûrement de l'époque à laquelle l'honorable Paul Winters était ministre des Transports, alors que des problèmes se sont posés au Nouveau-Brunswick à propos du transport extra-provincial des marchandises. Paul Winters décida alors de donner aux provinces la juridiction du transport extra-provincial, surtout parce que le gouvernement fédéral ne voulait pas s'engager dans la construction de routes.

M. Bellingham: C'est en effet ainsi depuis 1954, je crois, monsieur Taylor.

M. Taylor: Exactement. J'étais présent à cette conférence, et la construction de routes était alors une question importante. Comment réagit le gouvernement actuel de l'Alberta à la proposition de rétrocéder ce pouvoir dans ce domaine au gouvernement fédéral?

M. Bellingham: Nous savons fort bien que c'est le gouvernement fédéral qui nous a délégué ce pouvoir, et nous voulons le garder jalousement. Nous aimons à croire que tant que les camions et les véhicules commerciaux utilisent les grandes routes de l'Alberta, il revient à l'Alberta d'exercer le contrôle sur ces véhicules et sur leurs déplacements.

M. Taylor: Une dernière question, monsieur le président. À propos de la nouvelle agence, vous avez dit dans votre résumé que vous pensez qu'elle devrait être protégée. Entendez-vous par là qu'elle devrait rester exactement dans l'état actuel du projet, ou vous opposez-vous à ce que le gouvernement du Canada puisse faire des suggestions, ou même modifier les décisions prises par l'agence? Je dois dire qu'à mon avis, le gouvernement est élu par la population et devrait avoir le dernier mot. Certains ne sont pas d'accord et pensent que si vous mettez en place un organisme pour s'occuper de quelque chose, celui-ci devrait avoir le dernier mot. Je crois que la démocratie est mieux servie si le gouvernement qui doit répondre de ses actes devant la population a le dernier mot dans les domaines qui font l'objet de différends. Qu'en pensez-vous?

M. Roth: Monsieur le président, nous sommes tout simplement d'avis que les orientations de politique devraient être données par le gouvernement en place et qu'il devrait y avoir une distinction et une séparation bien nettes entre les orienta-

[Texte]

being carried out by the agency. We also were encouraging that there should be regional offices of the new agency and we would propose that these might be in western Canada, for one, with respect to having jurisdiction in the area of northern marine and rail and air.

Mr. Taylor: Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président. Permettez-moi d'abord de souhaiter la bienvenue aux témoins et de les remercier pour leur excellent mémoire. Je n'ai fait qu'y jeter un coup d'oeil rapide, mais j'ai constaté qu'il contenait des recommandations très positives.

I direct your attention to clause 3, where you deal with paragraph 3.1(d), which deals with regional development. We heard testimony yesterday that this clause should be written right out of the text and I am very pleased to see that you have seen fit to keep it in there and to expand on that definition. I think it is in line with the suggestion made by the Council of Maritime Premiers. But would you kindly explain why you want to have it changed that way? You say "shall be balanced with regional economic development objectives". What does that mean? This is for my information, because I put a lot of emphasis on regional development.

Mr. Roth: Mr. Chairman, regional development has been one of the things of concern for the Province of Alberta just as it has been for the maritime provinces. What we were simply looking for is a balance, an opportunity for provinces, for regions, to be able to undertake initiatives that they see would be beneficial to their area so, as we undertake these kinds of things, we are able to initiate initiatives such as low or efficient-cost transportation that can assist a region to develop. There is a balance required there, as we suggest in our submission.

Mr. Robichaud: The paragraph as it is written now, 3.1(d), you feel would not achieve that balance or would not be too much of an advantage for regional development. Is that what you feel, as it is written now?

Mr. Roth: We did feel that it could be strengthened somewhat, and that was the tenet of our remarks.

Mr. Robichaud: Thank you. In your brief presentation and in answers to questions from our colleague, Mr. Taylor, you expressed concerns about safety. We have heard a lot of concern expressed about safety on our roads, particularly in the trucking industry. Would you agree to have Bill C-19 written or have a clause in there saying that it would only be in effect after a national safety code was in place throughout Canada?

[Traduction]

tions de politique données par le gouvernement et les fonctions administratives assumées par l'agence. Nous croyons aussi que la nouvelle agence devrait avoir des bureaux régionaux, et nous proposerions volontier qu'il y en ait dans l'Ouest du Canada, au moins un, en ce qui concerne la juridiction du transport maritime, ferroviaire et aérien dans le Nord.

M. Taylor: Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Robichaud, la parole est à vous.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. I first want to welcome the witnesses and thank them for the quality of their brief. I could only look at it briefly, but I notice that there are some very positive positions.

J'attire votre attention sur la disposition numéro 3, où vous traitez du paragraphe 3.1d), qui concerne le développement régional. Des témoins nous ont dit hier que cette clause devrait disparaître du texte, et je suis ravi de constater que vous trouvez qu'elle a sa place et que vous avez voulu élargir la définition qu'on y retrouve. Cela me semble aller dans le sens des suggestions faites par le Conseil des premiers ministres des provinces Maritimes. Pourriez-vous toutefois nous expliquer pourquoi vous voulez qu'on la corrige dans ce sens? Vous utilisez l'expression «devrait y avoir un équilibre avec les objectifs de développement économique régional». Qu'est-ce que cela signifie? Je vous demande ceci pour mon information, car j'accorde énormément d'importance au développement régional.

M. Roth: Monsieur le président, le développement régional a été une des préoccupations de la province de l'Alberta, tout comme des provinces Maritimes. Nous recherchons tout simplement un équilibre, une possibilité pour les provinces, les régions, de s'adonner aux initiatives qui, à leur avis, leur seraient profitables dans leurs régions. Nous pourrions alors mettre en place des initiatives de transport à faible coût, ou efficaces en termes de coût, qui pourraient contribuer au développement d'une région. Comme nous le disons dans notre mémoire, il faut qu'il y ait un équilibre dans ce domaine.

M. Robichaud: Vous pensez que la formulation actuelle du paragraphe 3.1d) ne permettrait pas d'arriver à cet équilibre, ou ne serait pas tellement à l'avantage du développement régional. Est-ce une bonne interprétation de votre pensée?

M. Roth: Nous pensons qu'il pourrait être renforcé dans une certaine mesure, et c'est la raison de nos remarques.

M. Robichaud: Merci. Lors de votre résumé et des réponses aux questions de notre collègue, M. Taylor, vous avez manifesté vos préoccupations dans le domaine de la sécurité. Nous avons entendu beaucoup de témoins manifester leur inquiétude à propos de la sécurité sur nos routes, en particulier dans le secteur du camionnage. Seriez-vous d'accord pour que le projet de loi C-19 ait une disposition précisant qu'il n'entrerait en vigueur qu'après la mise en place, partout au Canada, d'un code national de sécurité?

[Text]

• 0855

Mr. Bellingham: Mr. Chairman, Alberta's position until now has been that we believe the Motor Vehicle Transport Act and the National Safety Code can go forward together and that the National Safety Code would be reinforced in a staged implementation over three years. The reverse-onus process and the fitness test that goes with the January 1, 1988 implementation of the Motor Vehicle Transport Act can go forward together over the three-year life of the Motor Vehicle Transport Act. It will take some manpower and a lot of money to get the National Safety Code fully implemented, but we do not think that should hold up the implementation of the Motor Vehicle Transport Act.

Mr. Robichaud: Thank you.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Alberta has been undergoing deregulation on its roads for several years, I believe. Can you give us some idea how the American intrusion in trucking has affected your roads in Alberta?

Mr. Bellingham: Mr. Chairman, we have been what other people in this country call deregulated on our intraprovincial operations for about 35 years, that I am aware of. The Motor Transport Board continues to issue an operating-authority certificate for intra-provincial. We do not control rates; we control entry only on the basis of residency, safety and insurance.

We feel that extra-provincially, which is still controlled equally as strenuously as any other jurisdiction in Canada, a carrier making a new application, whether he is from Texas or Newfoundland or Ontario, is treated equally.

Since implementation of the deregulation in the United States our carriers have gained considerable access to the United States that was not there before. The Alberta Trucking Association—and we share their opinion—has said publicly on several occasions that it has no fear of any American intrusion by American carriers, or of American domination in Alberta because the share they have gained primarily since 1980 has increased considerably. They are prepared to compete with the Americans on an equal market in Alberta.

Mr. Clifford: Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I wonder if you could elaborate on your points about captive shippers. We have had some briefs which say that the portion of the legislation which applies to captive shippers should really apply only to "real" captive shippers. These would mainly be coal, potash and heavy bulk commodi-

[Translation]

M. Bellingham: Monsieur le président, la position de l'Alberta jusqu'à maintenant a été que nous croyons que la Loi sur le transport par véhicule à moteur, ou Loi sur les transports routiers, et le code national de sécurité peuvent aller de pair et que le code national de sécurité pourrait être mis en place par étapes sur une période de trois ans. Le processus de renversement de la preuve et les critères d'aptitude qui devraient être appliqués lors de l'entrée en vigueur de la Loi sur le transport par véhicule à moteur le 1^{er} janvier 1988 peuvent coexister pour les trois ans de la durée de la Loi sur le transport par véhicule à moteur. La mise en place complète du code national de sécurité nécessitera beaucoup de ressources humaines et de fonds, mais nous ne croyons pas que cela devrait retarder l'entrée en vigueur de la Loi sur le transport par véhicule à moteur.

M. Robichaud: Merci.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Monsieur Clifford, la parole est à vous.

M. Clifford: L'Alberta a déréglementé la circulation sur ses routes depuis plusieurs années, à ce que je crois. Pouvez-vous nous dire dans quelle mesure l'arrivée des camionneurs américains a eu des effets sur le camionnage sur les routes albertaines?

M. Bellingham: Monsieur le président, nous avons procédé depuis environ 35 ans, au mieux de ma connaissance, à ce que les autres appellent la déréglementation de nos activités intraprovinciales. La *Motor Transport Board* continue à émettre des licences d'exploitation pour le transport intraprovincial. Nous ne contrôlons pas les prix. Nous n'exerçons le contrôle que sur la résidence, la sécurité et l'assurance.

Nous croyons, en ce qui concerne le transport intraprovincial, qui est contrôlé aussi sérieusement que dans les autres juridictions canadiennes, qu'un transporteur qui fait une nouvelle demande doit être traité de la même façon, qu'il vienne du Texas, de Terre-Neuve ou de l'Ontario.

Depuis la déréglementation aux États-Unis, nos transporteurs ont obtenu un accès considérable au marché américain, accès qu'ils n'avaient pas auparavant. La *Alberta Trucking Association*, et nous sommes d'accord avec elle, a dit publiquement à plusieurs occasions qu'elle ne craignait pas l'intrusion des transporteurs américains, ni leur domination en Alberta, parce que la part des marchés qu'elle a obtenue, surtout depuis 1980, a augmenté considérablement. Les membres de cette association sont prêts à faire concurrence aux Américains sur un pied d'égalité en Alberta.

M. Clifford: Merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais que vous nous donniez davantage de détails à propos des expéditeurs captifs. Nous avons reçu des mémoires qui prétendent que la partie de la législation qui concerne les expéditeurs captifs ne devrait s'appliquer qu'à ceux qui sont «réellement» captifs. Il s'agirait essentiellement

[Texte]

ties located on only one railroad line where there is no other railroad and no other mode of transportation for them.

If you have a shipper on only one railway line who has access to a multiplicity of trucking facilities for their transportation needs then they are not really and have not been for some time, a captive shipper. These briefs hold that it only applies to a shipper who has a commodity which cannot move any other way but by rail and they only have one railway; that is the only real captive shipper. Would you agree with that?

Mr. Roth: Mr. Chairman, I think getting into the definition of captive shipper can be somewhat dangerous. I certainly would not propose that we have such a definition.

In terms of talking about the issue, however, I think it is easy to recognize, as you say, that a captive shipper is one who might only have one source of carrier available to him. There can be the situation with a bulk commodity shipper, however, such as a mine or whatever it may be, where there could in fact be two railways close together and still there would not be a really competitive access from the second railway line to that particular mine or facility. Nearness of the second carrier does not necessarily mean he is not captive to the carrier which has entry onto his property.

• 0900

Mr. Benjamin: Does your 30-kilometre interswitching not cover that?

Mr. Roth: The second carrier does not necessarily have to compete if he is not interested. Even if he decided he might compete, if he is coming in on the other railway line's facility, the service provided might not be adequate for the situation. We have a duopoly situation. The captive shipper has to be able not only get the service, but also to get it in a timely way.

Mr. Benjamin: I am hard put to consider a manufacturer or processor who has a large portion of his production moved by more than one trucking company. He has only one railway. He is still crying and claiming to be a captive shipper. As far as I am concerned, that will now wash. It should not wash. Do you not think the captive shipper thing is being badly overclaimed?

Mr. Roth: There may be situations where this has occurred. I think it looks after itself. If you get into the kinds of manufacturing-type situations you talk about, there are a great many more opportunities. I was more particularly directing my thoughts and remarks to those who are involved with the shipment of bulk commodities such as sulphur and coal.

Mr. Benjamin: You mentioned the new National Transportation Agency. The new president of the CTC, Mr. Nielsen, was before the committee in Ottawa. I could get no assurance from him about his plans for the new agency. We could get no assurance they would keep the western arm of the CTC in

[Traduction]

des expéditeurs de charbon, de potasse, et de produits lourds en vrac situés le long d'une voie ferroviaire unique et qui n'ont accès à aucune autre voie ferrée ni à aucun autre moyen de transport.

Si un expéditeur est situé le long d'une voie ferrée et a accès à une multitude d'installations de camionnage pour ses besoins de transport, il n'est pas vraiment et n'a pas vraiment été un expéditeur captif. Les mémoires auxquels je faisais allusion prétendent que ces dispositions ne devraient concerner que les expéditeurs dont le produit ne peut pas être transporté par d'autres moyens de transport que le rail et qui n'ont accès qu'à une compagnie de chemins de fer. Ce serait le seul vrai expéditeur captif. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Roth: Monsieur le président, je crois qu'il peut être assez dangereux de tenter de définir un expéditeur captif. Je ne tiens certainement pas à proposer une définition.

Quant à la nature de la question, je crois toutefois qu'il est facile de reconnaître, comme vous le dites, qu'un expéditeur captif en est un qui n'a accès qu'à un moyen de transport. On peut se retrouver dans la situation où un expéditeur de produits en vrac, qu'il s'agisse d'une compagnie minière, ou de n'importe qui, pourrait être situé à proximité de deux voies ferrées. Il se pourrait pourtant que cette mine, ou cette installation, n'ait pas vraiment un accès concurrentiel à la seconde voie ferrée. La proximité du second transporteur ne signifie pas nécessairement que l'expéditeur n'est pas captif du transporteur dont la voie entre sur sa propriété.

M. Benjamin: Est-ce que votre proposition de changement de voie dans une limite de 30 kilomètres ne couvre pas ce cas?

M. Roth: Le second transporteur n'est pas obligé de faire concurrence si cela ne le tente pas. Même s'il décide de faire concurrence, s'il utilise les installations ferroviaires de l'autre, il se peut que le service fourni ne convienne pas à la situation. Nous avons une situation de duopole. L'expéditeur captif doit non seulement obtenir le service dont il a besoin, mais aussi pouvoir l'obtenir à temps.

M. Benjamin: J'ai du mal à imaginer un fabricant ou un transformateur qui fait transporter une partie importante de sa production par plus d'une entreprise de camionnage. Il n'a accès qu'à une compagnie de chemins de fer. Il se plaint encore et prétend être un expéditeur captif. Pour moi, ça ne prend pas. Ça ne devrait pas prendre. Ne pensez-vous pas que cette prétention d'expéditeur captif est exagérée?

M. Roth: Il peut y avoir des cas où cela se présente. Je pense que cela se voit facilement. Dans le type de situation que vous évoquez, il y a beaucoup plus de possibilités. Je pensais plus particulièrement à ceux qui doivent expédier des produits en vrac, comme le soufre et le charbon.

M. Benjamin: Vous avez fait allusion au nouvel Office national des transports. Le nouveau président de la Commission canadienne des transports, M. Nielsen, est venu devant le Comité, à Ottawa. Je n'ai pu obtenir aucune assurance de sa part quant à ses projets pour la nouvelle agence. Je n'ai pu

[Text]

operation. I would urge your government to help put pressure on so it is kept. I think we have all agreed we found that western arm very valuable, particularly in the three prairie provinces.

Mr. Roth: Could I respond to that, Mr. Chairman? The existing legislation has a clause which provides for a western arm, whereas the new legislation does not. We would encourage change be made to the new legislation.

Mr. Benjamin: You would agree it would be sensible to have the National Transportation Agency located in Ottawa, but that it should have arms, one out west and one in the Atlantic provinces. It would make sense, would it not?

Mr. Roth: Yes. That is our recommendation.

Mr. Benjamin: On the matter of railway revenues, they and others say the legislation is a licence to raid railway revenues without being able to have an equity of treatment in terms of access, particularly with the United States. They say there will be some things American railways and trucking companies can do in Canada which Canadian railroads and trucking companies cannot do in the United States. There is the whole matter of back-hauls, etc.

Would you agree we should have some amendments to the bill which would provide some equity-of-access provisions and at least provide a fall-back for Canada if the Americans took actions which discriminated against or did not provide equity treatment to Canadian carriers? For example, the U.S. Congress is looking at legislation to slap on a heavy vehicle user tax. For up to 5,000 miles, it will amount to about \$700 for a Canadian trucker. There is no equivalent kind of proposal in Canada. An American trucker up here does not have to pay that, but a Canadian trucker down there does.

Do you think there should be some provisions to protect ourselves? With what is going on in the U.S. Congress these days...

• 0905

Mr. Roth: Mr. Chairman, we have over the years lived with differences between our two countries. In many instances those two have equalled out, albeit there were various mechanisms used in Canada to offset what was happening in the United States.

I might just note with respect to railways, we think it is essential that the competitive line rate mechanism be allowed to work and that an American carrier have such access. If the threat of competition is not there, then it just will not work.

[Translation]

obtenir aucune assurance que l'antenne de la CCT dans l'Ouest restera en place. J'incite fortement votre gouvernement à nous aider à exercer des pressions pour qu'elle y reste. Nous nous sommes aperçus que nous sommes tous d'accord pour estimer que cette filiale de l'Ouest est très utile, en particulier dans les trois provinces des Prairies.

M. Roth: Pourrais-je répondre à ceci, monsieur le président? La législation actuelle prévoit une antenne dans l'Ouest du pays, alors que la nouvelle ne le fait pas. Nous sommes favorables à ce que cette modification soit apportée à la nouvelle législation.

M. Benjamin: Trouvez-vous raisonnable que l'Office national des transports soit situé à Ottawa, mais avec deux antennes, une dans l'Ouest et l'autre dans les provinces Atlantiques? Cela aurait du sens, n'est-ce pas?

M. Roth: Oui, c'est ce que nous recommandons.

M. Benjamin: En ce qui concerne les revenus des compagnies de chemins de fer, elles, comme d'autres, prétendent que la législation confère le droit de pirater les revenus ferroviaires sans accorder de traitement réciproque équitable. C'est en particulier le cas avec les États-Unis. Les compagnies ferroviaires disent que les compagnies américaines de chemins de fer et de camionnage peuvent avoir des activités au Canada que les compagnies canadiennes de chemins de fer et de camionnage ne peuvent pas avoir aux États-Unis. C'est toute la question des rebroussements, etc.

Croyez-vous que nous devrions modifier le projet de loi pour y inclure des dispositions sur l'égalité d'accès, ou au moins prévoir une position de repli pour le Canada si les Américains prenaient des mesures discriminatoires contre les transporteurs canadiens ou ne leur assuraient pas un traitement équitable? C'est ainsi que le Congrès américain examine une législation pour imposer une taxe à l'utilisateur d'un véhicule lourd. Jusqu'à 5,000 milles, cela pourrait coûter aux environs de 700\$ à un camionneur canadien. Cela n'est pas équivalent au traitement proposé au Canada. Un camionneur américain n'a pas à payer cela ici, mais un camionneur canadien doit le faire au sud de la frontière.

Pensez-vous que le projet de loi devrait avoir des dispositions pour nous protéger nous-mêmes? Avec les tendances dont le Congrès américain fait preuve ces jours-ci...

M. Roth: Monsieur le président, avec les années, nous avons appris à vivre avec les différences entre nos deux pays. Dans de nombreux cas, les situations étaient comparables, bien qu'il y ait eu divers mécanismes au Canada pour compenser ce qui se passait aux États-Unis.

En ce qui concerne les compagnies de chemins de fer, je dois signaler que nous pensons qu'il est très important que le mécanisme des prix de ligne concurrentiels soit appliqué et que les transporteurs américains profitent de cet accès. Si la crainte de la concurrence n'est pas là, alors, ce mécanisme n'aura tout simplement pas d'effets.

[Texte]

We also would note with respect to Canadian rail lines, they do have ownership of lines in the United States, and so they have an opportunity there for competitive access into the U.S. Voluntary co-ordination agreements exist, so that railways in Canada have a mechanism by which they can be competitive into the United States too.

Mr. Benjamin: Yes, but they have already had experience, for example, in the movement of pulp out of northwestern Ontario to the eastern U.S. seaboard. Conrail just quit providing the joint rate with CN from Montreal to Boston or wherever, and they only tried it now with Conrail and Burlington Northern or the Chicago Northwestern. It has effectively eliminated the Canadian railroads from moving pulp a fair distance inside Canada on its way to the eastern United States. It has already started to happen. Conrail just says it will make a deal with an American railroad.

Mr. Roth: Mr. Chairman, I appreciate there can be those kinds of circumstances. Obviously in terms of the shipper, you are looking for the most efficient route, the shortest route and the most cost-effective route. I will just make a comment with respect to some experience in respect to motor carrier area and then turn it over to Mr. Bellingham.

Some years ago I was involved with our Alberta Motor Transport Board and we had meetings with the ICC to attempt to get a more equal distribution between Canada and the United States. It is interesting how through good dialogue and communication with these people we were able to overcome some of the problems we were having at the time. We certainly did have some improvement in the balance.

I would like to turn it over to Mr. Bellingham to add to this comment.

Mr. Bellingham: Mr. Chairman, as it happens, I sit as a member of the Canada-United States consultative mechanism. There was a meeting in Washington on February 20, and we dealt exclusively with the subject of the heavy vehicle use tax.

I believe the bill is now going to conference this week. There have been some rumours coming out of Washington that there may be some compromise for Canadian carriers. But I would draw your attention to a little bit of history, in that today is March 17; at the so-called Shamrock Summit of a couple of years ago, President Reagan and Prime Minister Mulroney came to a conclusion that Canadian carriers should not pay the tax then. So we have had over two years of full exemption from the tax already.

Mr. Benjamin: And they will steal your heart away.

Mr. Bellingham: I do not want to appear to be defending American carriers. But while American carriers do not pay a federal tax in Canada, they certainly pay the tax in the United States, and Canadian carriers at the moment do not. The

[Traduction]

En ce qui concerne les compagnies de chemins de fer canadiennes, nous voulons aussi signaler qu'elles possèdent des voies ferrées aux États-Unis et que cela leur confère la possibilité de l'accès aux autres voies ferrées aux États-Unis. Il y a des accords volontaires de coordination, ce qui fait que les compagnies des chemins de fer canadiennes disposent d'un mécanisme leur permettant d'être concurrentielles aux États-Unis également.

M. Benjamin: Oui, mais elles ont déjà connu de mauvaises expériences. Je pense au transport de la pâte à papier du nord-ouest de l'Ontario vers le littoral américain de la côte est. Conrail vient juste de laisser tomber les prix conjoints avec le CN de Montréal à Boston, ou je ne sais plus où. Ils ne font que l'essayer maintenant avec Conrail et Burlington Northern, ou Chicago Northwestern. Cela a effectivement éliminé les compagnies de chemins de fer canadiennes du transport de la pâte à papier sur une distance intéressante à l'intérieur du Canada quand elle se dirige vers l'est des États-Unis. Cela a déjà commencé à se produire. Conrail dit qu'il passera une entente avec une compagnie de chemins de fer américaine.

M. Roth: Monsieur le président, je sais que des cas de ce genre peuvent se présenter. Bien évidemment, l'expéditeur cherche, lui, l'itinéraire le plus efficace, le plus court et le moins coûteux. Je voudrais juste faire un commentaire qui concerne le secteur du transport par route, puis redonner la parole à M. Bellingham.

Il y a quelques années, je collaborais avec l'*Alberta Motor Transport Board*, et nous avions des réunions avec l'ICC pour tenter d'arriver à une répartition plus égale entre le Canada et les États-Unis. Il est intéressant de noter que de bons échanges et d'excellentes communications avec ces gens nous ont permis de régler certains des problèmes que nous avions à cette époque. Nous avons ainsi obtenu des améliorations.

Je redonne la parole à M. Bellingham pour avoir ses commentaires sur ceci.

M. Bellingham: Monsieur le président, il se trouve que je suis membre du mécanisme consultatif entre le Canada et les États-Unis. Nous avons eu une réunion à Washington le 20 février, et nous y avons traité exclusivement de la taxe sur l'utilisation des véhicules lourds.

Je ne crois pas que le projet de loi soit soumis à la discussion cette semaine. Des rumeurs émanant de Washington laissent entendre que les transporteurs canadiens pourraient obtenir une certaine forme de compromis. Je voudrais toutefois faire un bref rappel historique. Nous sommes aujourd'hui le 17 mars, et la rencontre entre le président Reagan et le premier ministre Mulroney, qu'on a appelée le sommet irlandais, s'est tenue il y a deux ans. Lors de cette réunion, il fut convenu que les transporteurs canadiens n'auraient pas à payer de taxe. Nous avons donc profité de deux années d'exemption complète de taxe.

M. Benjamin: Et ils vont vous jouer un tour maintenant.

M. Bellingham: Je ne veux pas avoir l'air de défendre les transporteurs américains, mais s'ils ne paient pas de taxe fédérale au Canada, ils en paient certainement une aux États-Unis. Or, pour l'instant, les transporteurs canadiens n'en

[Text]

American carriers are simply asking that Canadians pay at least a portion or all of the tax on an equal basis with American carriers for the use of American highways.

Mr. Benjamin: Just one final item, Mr. Chairman. Yesterday we heard from Mr. Nance, who is a recognized international authority and who has written a book on airline deregulation and safety. He pleaded with us and warned us not to proceed, not to make the same mistake they did in the United States.

Your safety requirements, the required number of inspectors, your accident investigation boards and everything else should be in place before you allow the deregulation move to proceed. He said to us that in their experience, with this multiplicity of new small airlines starting up, the FAA just fell so far behind. They are desperately short of inspection facilities and air traffic controllers and are having a host of problems. In addition to a number of other people, he has pleaded with us to set aside this legislation and to get into place the Canadian aviation safety board, the railway accident investigation board and the inspection facilities. You do not just hire a qualified inspector off the street. You cannot hire them from the UIC office, because they are very specialized people.

• 0910

Since everybody says that safety must not be compromised and takes priority over anything and everything else, do you not think we have the cart before the horse here and that we should be moving faster on getting that in place before we start this other stuff?

Mr. Roth: We have attempted to be balanced in that view, inasmuch as we see that the air carrier situation is very different in Canada than it is in the United States. We have had deregulation here since 1984, and we have observed some of the airline carriers talking as if most of it has already happened. What the new legislation does is simply put into place what is already happening, so the amount of change will not be that great in the future. Much of deregulation has already been experienced, and we have done it gradually over time rather than precipitously.

Secondly, we note that we have already hired 100 new inspectors in Canada, so our action with respect to safety inspection has been a very conscious effort to see that it is well done. We have simply said that we encourage the emphasis on safety because it is important, but we do not have the fears that you are expressing.

Mr. Benjamin: Well, the Canadian aviation safety board says differently. They have already completed one study on near accidents on the ground and they are doing another one on near accidents in the air. They say that there has been a substantial increase which is going on now, and they are

[Translation]

paient pas. Tout ce que les transporteurs américains demandent, c'est que les transporteurs canadiens paient au moins une part, ou la totalité de cette taxe, pour être sur un pied d'égalité avec les transporteurs américains quand ils empruntent les routes américaines.

M. Benjamin: Un dernier élément, monsieur le président. Nous avons entendu hier M. Nance, un expert international reconnu qui a écrit un livre sur la déréglementation et la sécurité du transport aérien. Il nous a mis en garde et nous a demandé de ne pas faire la même erreur qu'aux États-Unis.

Il nous a dit que nos exigences en matière de sécurité, le nombre nécessaire d'inspecteurs, les commissions d'enquête en cas d'accidents et tous les autres mécanismes devraient être en place avant que nous commencions à déréglementer. Il nous a dit que, dans leur cas, la FAA a pris énormément de retard à cause de la multitude de nouvelles petites compagnies aériennes apparues sur le marché. Il manque sérieusement d'installations d'inspection et de contrôleurs aériens. Ils ont beaucoup de problèmes. S'ajoutant à un certain nombre d'autres personnes, il nous a supplié de mettre cette loi de côté et de mettre en place la commission canadienne de la sécurité aérienne, la commission d'enquête sur les accidents ferroviaires et les installations d'inspection. On ne peut tout simplement engager un inspecteur qualifié dans la rue. On ne peut les engager dans les bureaux de l'assurance-chômage, car ce sont des spécialistes.

Puisque chacun déclare que la sécurité ne doit pas faire l'objet de compromis et a priorité sur tout le reste, ne croyez-vous pas que nous plaçons ici la charrue devant les boeufs et que nous devrions d'abord mettre cela en place avant de passer au reste?

M. Roth: Nous avons tenté d'atteindre l'équilibre dans cette optique, car nous constatons que la situation des transporteurs aériens est très différente au Canada de ce qu'elle est aux États-Unis. La déréglementation est en vigueur ici depuis 1984, et nous avons remarqué que certains transporteurs aériens parlent comme si la plus grande partie s'était déjà produite. La nouvelle loi ne fait que mettre en place ce qui se produit déjà, de sorte que les changements ne sont pas considérables à l'avenir. Une bonne partie de la déréglementation a déjà eu lieu, et nous l'avons fait graduellement plutôt que précipitamment.

En second lieu, nous constatons que nous avons déjà embauché 100 nouveaux inspecteurs au Canada; nous avons donc fait un effort tout à fait conscient pour assurer la qualité de l'inspection en matière de sécurité. Nous avons tout simplement dit que nous sommes en faveur de mettre l'accent sur la sécurité parce qu'elle est importante, mais nous n'avons pas les craintes que vous exprimez.

M. Benjamin: Ce n'est pas l'avis du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Il a déjà terminé une étude sur les quasi-accidents au sol et il travaille à une autre sur les quasi-accidents dans les airs. Il déclare qu'il y a présentement une augmentation substantielle et qu'il y a une grave pénurie

[Texte]

desperately short of inspectors. They still need 100 more inspectors and then they need another 200 or 300 on top of that because they are way behind on their work.

The Chairman: There is a point of difference here, and there is also a difference in the facts. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to take my moment to emphasize the safety factor which both the Province of Alberta and the Government of Canada are giving to safety in transportation.

You have already indicated to us this morning that you have been operating motor vehicle transportation on a very deregulated basis. I wonder if you can perhaps give an outline of your safety experience, or your record of traffic accidents, from year to year in comparison to other provinces. I also have to ask you if you have some information on the California or Tennessee experiences with the deregulation of motor vehicle traffic. What general comment can you make from provincial experience in this regard?

Mr. Bellingham: Mr. Chairman, we do not have any statistics here on the safety. We believe that Mr. Procuik will cover that with you when he reports on the National Safety Code.

With regard to California, we are aware of the 1985 statistic which compare approximately 10 years. I do not know if the committee is in possession of those statistics, but if you take the statistics for 1980, which was the year that the United States' deregulation came into place, and compare them to the 1985 statistics, which are the most recent available statistics, this indicates that the number of total fatal accidents has dropped by approximately 500.

Total fatal truck accidents from 1980 to 1985 increased by only 4, from 490 to 494. Considering that deregulation in the United States came in 1980, this gives you a pretty clear demonstration of the 5-year experience. Total truck accidents at fault in fatalities were 138 in 1980 and 129 in 1985. I am speaking for the State of California, Mr. Reid.

• 0915

Mr. Reid: Thank you very much. We have those figures and I thank you for emphasizing them.

Mr. Bellingham: I repeat, sir, that we do not have the statistics here, but we will certainly make them available to the committee for Alberta's experience.

The Chairman: That would be good. I know this is important, so continue. Where is Mr. Procuik going to appear? I do not have him—

Mr. Bellingham: He was scheduled to appear in Vancouver, but there was no commitment and no confirmation that he should be there. He presently is proposing to meet you on March 25 in Ottawa.

[Traduction]

d'inspecteurs. Il faudra 100 inspecteurs de plus, puis encore 200 ou 300 de plus parce qu'il y a un arriéré de travail considérable.

Le président: Il y a une divergence d'opinions ici, et également une divergence dans les faits. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais consacrer le temps qui m'est imparti à souligner le facteur de sécurité que tant la province de l'Alberta que le gouvernement du Canada accordent à la sécurité du transport.

Vous nous avez déjà dit ce matin que vous avez fortement déréglé le transport par véhicule à moteur. Je me demande si vous pourriez nous donner un exposé de votre expérience en matière de sécurité, ou votre fiche en ce qui concerne les accidents de la circulation, d'année en année, en comparaison des autres provinces. Je dois également vous demander si vous avez des renseignements sur ce qui s'est produit en Californie ou au Tennessee par suite de la déréglementation de la circulation automobile. Quels commentaires généraux pouvez-vous faire à partir de l'expérience de la province à cet égard?

M. Bellingham: Monsieur le président, nous n'avons pas ici de statistiques sur la sécurité. Nous croyons que M. Procuik en traitera en faisant rapport sur le code national de sécurité.

Pour ce qui est de la Californie, nous disposons des statistiques de 1985, qui portent sur une dizaine d'années. Je ne sais si le Comité a ces statistiques, mais si l'on prend les statistiques de 1980, soit l'année où la déréglementation est entrée en vigueur aux États-Unis, et si on les compare aux statistiques de 1985, qui sont les dernières connues, on constate que le nombre d'accidents mortels a diminué d'environ 500.

Le nombre total d'accidents mortels de camions n'a augmenté que de quatre entre 1980 et 1985, passant de 490 à 494. Compte tenu du fait que la déréglementation est entrée en vigueur aux États-Unis en 1980, ceci constitue une démonstration assez nette de l'expérience de cinq années. Le nombre d'accidents mortels causés par des camions était de 138 en 1980 et de 129 en 1985. Il s'agit ici de l'État de la Californie, monsieur Reid.

M. Reid: Merci beaucoup. Nous avons ces chiffres, et je vous remercie de les avoir soulignés.

M. Bellingham: Je répète, monsieur, que nous n'avons pas ici les statistiques pour l'Alberta, mais que nous les mettrons à la disposition du Comité.

Le président: Cela serait très bien. Je sais que ceci est important, alors, poursuivez. Où M. Procuik va-t-il comparaître? Je n'ai pas son nom...

M. Bellingham: Il devait comparaître à Vancouver, mais il n'y avait aucun engagement ni aucune confirmation de sa présence. Il se propose présentement de vous rencontrer le 25 mars à Ottawa.

[Text]

The Chairman: Okay, it is not today.

Mr. Bellingham: No, sir.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I rather hear the Province of Alberta expressing a keen desire to continue its jurisdictional, albeit granted, control over the extraprovincial traffic of motor vehicles. Do you anticipate the 10 or 11 separate jurisdictions being able to come together on a common safety code more readily and quickly than they could if there was one central controlling agency? How soon do you think, if you operate parallel, one with the other, you will have a common safety code?

Again I come back to Mr. Benjamin's question. There has been some suggestion by reason of safety and implementation of Bill C-19 that until we have a code in place we should not implement Bill C-19. In fact, some people suggest the implementation be delayed for some two or more years after the safety code comes into place.

Mr. Bellingham: Mr. Chairman, that sounded like about five questions, and I will try to answer some of them. Yes to the first question. We believe all of the provinces can agree and come together on implementing the National Safety Code in a uniform fashion, as opposed to a federal agency controlling it. Yes, we do.

Mr. Reid: What if they cannot agree?

Mr. Bellingham: Sir, I cannot answer that. We do not have that premise in our minds.

Mr. Reid: But do you not consider there is a time lapse that is escaping us when we want to get on with the deregulation in the interest of all of Canada?

Mr. Bellingham: There could be, but as I said before, we believe the MVTA and the National Safety Code can go forward together on January 1, 1988.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Mr. Angus.

Mr. Angus: I have just a couple of questions. On page 44 of your brief when you are dealing with the demarcation line, you say:

For the most part, markets situated north of the demarcation line are less capable of sustaining unrestricted competition than markets located south of the line.

In terms of northern Alberta, why?

Mr. Roth: Mr. Chairman, this was one of the studies we undertook, to survey each of the communities north of the demarcation line in Alberta and to receive their input from community leaders with respect to their views. It was a mixed reaction when you take all the communities into account. Some felt they required the protection of the regulatory provisions north of the demarcation line. Others felt they would like to be deregulated or not have regulation applying to them. So we have encouraged in our presentation that communities do have a say with respect to being able to have

[Translation]

Le président: D'accord, ce n'est pas aujourd'hui.

M. Bellingham: Non, monsieur.

M. Reid: Monsieur le président, je crois entendre la province d'Alberta exprimer le vif désir de maintenir sa compétence, qui lui a toutefois été accordée, sur la circulation extraprovinciale des véhicules à moteur. Croyez-vous que 10 ou 11 gouvernements distincts pourront s'entendre sur un code commun de sécurité plus facilement et plus rapidement que s'il n'y avait qu'un seul organisme central de contrôle? Si vous fonctionnez en parallèle, combien de temps croyez-vous qu'il vous faudra pour en arriver à un code de sécurité commun?

Je reviens à la question de M. Benjamin. On a suggéré, pour des motifs de sécurité et d'application du projet de loi C-19, que celui-ci ne devrait pas être appliqué tant que nous ne disposerons pas d'un code. En fait, certaines personnes recommandent de retarder la mise en oeuvre jusqu'à deux ans ou plus après l'entrée en vigueur du code de sécurité.

M. Bellingham: Monsieur le président, je crois qu'il y avait là environ cinq questions, et je vais tenter de répondre à quelques-unes d'entre elles. Oui à la première question. Nous croyons que toutes les provinces peuvent s'entendre et collaborer pour appliquer le code national de sécurité de façon uniforme, aussi bien que si ce code relevait d'un organisme fédéral. Oui, nous le croyons.

M. Reid: Qu'arrivera-t-il si elles ne peuvent s'entendre?

M. Bellingham: Monsieur, je ne saurais répondre à cette question. Nous n'avons pas cette hypothèse à l'esprit.

M. Reid: Mais ne croyez-vous pas qu'il y a un délai qui nous échappe si nous voulons procéder à la déréglementation dans l'intérêt de l'ensemble du Canada?

M. Bellingham: Cela se pourrait, mais comme je l'ai déjà dit, nous croyons que la Loi sur le transport par véhicule à moteur et le code national de sécurité peuvent entrer en vigueur en même temps, le 1^{er} janvier 1988.

Le président: Merci, monsieur Reid. Monsieur Angus.

M. Angus: J'ai seulement quelques questions. A la page 44 de votre mémoire, à propos de la ligne de démarcation, vous dites:

Pour la plupart, les marchés situés au nord de la ligne de démarcation sont moins en mesure de supporter une concurrence sans restrictions que les marchés situés au sud de cette ligne.

Dans le cas du nord de l'Alberta, pourquoi?

M. Roth: Monsieur le président, c'est là l'une des études que nous avons réalisées, une enquête portant sur chacune des localités situées au nord de la ligne de démarcation en Alberta et visant à recueillir les opinions des dirigeants communautaires. Sur l'ensemble des localités, la réaction était mixte. Certains étaient d'avis qu'ils avaient besoin de la protection des dispositions réglementaires au nord de la ligne de démarcation. D'autres auraient préféré être déréglementés ou que la réglementation ne s'applique pas à eux. C'est pourquoi nous nous sommes dits en faveur, dans notre exposé, de permettre aux localités de se faire entendre quant à l'arrivée de nouveaux

[Texte]

new carriers come into their area when they are north of the demarcation line.

Mr. Angus: How much of that feeling was based on safety, as opposed to straight economics?

Mr. Roth: I will ask Mr. Thompson to answer that question.

Mr. Roderick P. Thompson (Senior Director, Passenger Services, Alberta Economic Development of Trade, Province of Alberta): The major concerns in the north were primarily with service. They wanted to be able to get in and get out with good frequency and regular daily services. Safety was expressed as a concern, but the primary one overall would have been the level of service they received from the carriers.

Mr. Angus: I do not disagree with your recommendation on that. But you say:

To supplement the security, Alberta also recommends that any future relocation of this line require parliamentary approval.

I would assume you would not oppose a community below the line using the regulations to opt in, that it would only be if that line was permanently moved to a point north of where it is today. Is that correct?

• 0920

Mr. Roth: Yes. It was simply for the movement of the line north, and that would be a political decision. That is why we made the recommendation in that way.

Mr. Angus: Do you think it should be moved south at this point in time?

Mr. Roth: No.

Mr. Angus: So that all the communities below the line south of the 55th parallel can withstand an unregulated environment?

Mr. Roth: That is right. In communities in the north, though, the essential services feature is one that also got discussed and would be of importance.

Mr. Angus: In the bill we have a definition of Canadian in terms of ownership on the air side. It says:

75% or such lesser value of percentage of all interests as the governor in council may specify are owned or controlled by Canadians.

The Province of Alberta, when it sold PWA, specified that no more than 4% of the shares could be owned by any one person or entity. Do you think we should have the same kind of provision in this bill, stipulating that whether foreign or Canadian, no more than 4% should be owned by any one person or entity?

Mr. Roth: This was a provision that the provincial government put in place at the time that PWA was sold. I should note that there are a few PWA shares held by the province, less than 0.5% today. This is simply as part of the investment

[Traduction]

transporteurs dans leurs régions si elles sont situées au nord de la ligne de démarcation.

M. Angus: Dans quelle mesure est-ce que ce sentiment se fondait sur la sécurité plutôt que sur l'économie?

M. Roth: Je demanderai à M. Thompson de répondre à cette question.

M. Roderick P. Thompson (directeur principal, Services des voyageurs, ministère du Développement économique et du Commerce, province d'Alberta): Les grandes préoccupations du Nord touchaient surtout le service. On voulait pouvoir entrer et sortir avec une bonne fréquence et des services quotidiens réguliers. La sécurité a été mentionnée parmi les préoccupations, mais la principale, dans l'ensemble, était le niveau de services assuré par les transporteurs.

M. Angus: Je ne suis pas en désaccord avec votre recommandation à cet égard. Mais vous dites:

Pour compléter la sécurité, l'Alberta recommande également que tout déplacement futur de cette ligne exige l'approbation du Parlement.

Je suppose que vous ne vous opposeriez pas à ce qu'une localité située au sud de la ligne choisisse d'utiliser le règlement, que cela ne serait que si cette ligne était déplacée en permanence au nord d'où elle est aujourd'hui. Est-ce juste?

M. Roth: Oui. C'était uniquement pour le déplacement de la ligne vers le nord, et cela serait une décision politique. C'est pourquoi nous avons formulé la recommandation de cette façon.

M. Angus: Croyez-vous qu'elle devrait être déplacée vers le sud à ce moment?

M. Roth: Non.

M. Angus: Ainsi, toutes les localités situées au sud de la ligne, au sud du 55^e parallèle, peuvent supporter un environnement déréglementé?

M. Roth: C'est exact. Dans les localités du Nord, toutefois, on a également parlé des services essentiels qui auraient leur importance.

M. Angus: Le projet de loi définit «Canadien» pour ce qui est de la propriété du côté aérien. Et je cite:

... dont au moins 75 p. 100 ou tel pourcentage inférieur des actions désigné par règlement du gouverneur en conseil sont ... détenues ou contrôlées par des Canadiens.

Lorsqu'elle a vendu PWA, la province d'Alberta a précisé que pas plus de 4 p. 100 des actions pouvaient appartenir à la même personne ou entité. Croyez-vous que ce projet de loi devrait comporter une disposition semblable, c'est-à-dire que pas plus de 4 p. 100 pourraient être détenus par une même personne ou entité, canadienne ou étrangère?

M. Roth: C'est une disposition qui a été adoptée par le gouvernement provincial au moment de la vente de PWA. Je dois signaler que la province détient quelques actions de PWA, moins de 0,5 p. 100 aujourd'hui. Ceci tout simplement dans le

[Text]

division of the Heritage Fund, so that the province is not involved in a substantial way there.

With respect to mergers and acquisitions, we felt that the current provisions were appropriate, except that the province should have an opportunity, for regional economic development reasons, not to be subject to that provision.

Mr. Angus: Could you elaborate on that a little bit?

Mr. Roth: Exempt the province.

Mr. Angus: If you own an airline, you mean?

Mr. Roth: I did not direct it to an airline, I simply said they should be exempt.

The Chairman: We have taken a little longer in view of the nature of the witness and the questioning on very relevant points of the bill.

Assuming there is agreement on the National Safety Code, we have had different evidence back in Ottawa as to how it might work. You had sort of a half answer that I do not know if I am clear on. Assuming there is agreement, do you see it working as 10 different provincial agencies and not a federal agency?

Mr. Bellingham: At the moment, that is what I believe it will be. But there will of course be the information network, and the profile of every carrier will be accessible as part of the uniform application of the code.

As a matter of fact, Alberta and British Columbia have been operating a test on an information network that will be adapted by all of the jurisdictions once we have cleared up the bugs. It has been in place for about six months. We will have a total information network available to all jurisdictions.

Mr. Belsher: How do you envision the licensing to take place for the carriers?

Mr. Bellingham: Are you talking about the tin plate that goes on the vehicle?

Mr. Belsher: Yes, the licensing. Do they have to make a separate application to every province?

Mr. Bellingham: It is my belief that there will be reciprocity in safety inspection, so that once you pass your safety in Alberta, you buy an Alberta plate, and that will be valid in all the other jurisdictions.

Mr. Belsher: All you have to do is buy the plate, then, for the other provinces.

Mr. Bellingham: Yes, except that we have a reciprocity agreement across this country for prorating of licence fees, so that you only carry your home-base plate.

The Chairman: I will call the next witness to the table, Sultran Ltd. Mr. Doyle, welcome to the table. You have heard us start today. We have your brief here, with a supplementary

[Translation]

cadre de la division de l'investissement du *Heritage Fund*, de sorte que la province n'y est pas impliquée de façon substantielle.

Pour ce qui est des fusions et des acquisitions, nous étions d'avis que les dispositions actuelles conviennent, si ce n'est que la province devrait avoir la possibilité, pour des raisons de développement économique régional, de ne pas être assujettie à cette disposition.

M. Angus: Pourriez-vous développer un peu ce point?

M. Roth: Exempter la province.

M. Angus: Si vous êtes propriétaire d'une ligne aérienne, est-ce cela que vous voulez dire?

M. Roth: Je n'ai pas parlé de ligne aérienne, j'ai tout simplement dit qu'il devrait y avoir exemption.

Le président: Nous avons quelque peu dépassé notre temps, étant donné la nature du témoin et des questions qui portaient sur des points très pertinents du projet de loi.

Dans l'hypothèse qu'il y ait accord sur le code national de sécurité, nous avons reçu à Ottawa des témoignages divergents quant au fonctionnement possible de ce code. Vous avez donné une sorte de demi-réponse que je ne suis pas certain de bien comprendre. Dans l'hypothèse d'un accord, entrevoyez-vous dix organismes provinciaux différents au lieu d'un organisme fédéral?

M. Bellingham: A l'heure actuelle, c'est à mon avis ce qui arrivera. Mais il y aura évidemment le réseau d'information, et le profil de chaque transporteur sera accessible dans le cadre de l'application uniforme du code.

L'Alberta et la Colombie-Britannique procèdent à des essais sur un réseau d'information qui sera adapté par tous les gouvernements une fois terminée la mise au point. Le réseau est en fonction depuis environ 6 mois. Nous mettrons un réseau global d'information à la disposition de tous les gouvernements.

M. Belsher: Comment entrevoyez-vous l'octroi de permis aux transporteurs?

M. Bellingham: Parlez-vous de la plaque de fer blanc apposée sur le véhicule?

M. Belsher: Oui, les permis. Doivent-ils présenter une demande distincte dans chaque province?

M. Bellingham: A mon avis, il y aura réciprocité à l'égard de l'inspection de sécurité. Une fois que vous avez subi avec succès l'inspection de sécurité en Alberta, vous achetez une plaque albertaine qui sera valide partout ailleurs.

M. Belsher: Il suffit donc d'acheter la plaque, pour les autres provinces.

M. Bellingham: Oui, si ce n'est qu'il y a un accord de réciprocité partout au pays pour l'établissement des droits au prorata, de sorte qu'il suffit de porter la plaque de la province de base.

Le président: J'appelle le prochain témoin, *Sultran Limited*. Monsieur Doyle, je vous souhaite la bienvenue. Vous avez entendu ce que nous avons fait aujourd'hui. Nous avons ici

[Texte]

information brief. I will not take any further time. You can give an overview or whatever you want to do for the 10 or 12 minutes. Then we have questions and answers.

• 0925

Mr. Kevin B. Doyle (President, Sultran Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. We very much appreciate the opportunity to appear before this committee, particularly in western Canada. I would like to mention that my colleague, Bill Tett, vice-president of our company, is here with us this morning and will participate in our 10-minute or so presentation. Our comments are addressed in particular to the rail transport provisions of Bill C-18.

Sultran, by way of explanation, is a transportation service and logistics company owned by the sulphur producers located in western Canada; as such, it arranges for transportation on behalf of those producers who ship sulphur into the export offshore marketplace.

Our company strongly supports the federal government's initiative in rail transport reform, which is contained in Bill C-18. The present legislation, which was enacted over 20 years ago, does not adequately serve the contemporary needs of a large segment of Canadian industry, particularly in western Canada.

Since the 1960s there has been a very large increase in the tonnages of bulk commodities such as coal, potash, forest products, chemicals and sulphur, all of which are for practical purposes captive to rail transport. In recent years these commodities have been subjected to increasingly intense competitive pressures in the international marketplace. Transportation is one of the key cost components for these bulk commodities. As part of the battle to enter and to hold international markets, new transport solutions are required now.

Sultran ships on average six million tonnes of sulphur per year from plants located in Alberta and British Columbia to tidewater in Vancouver. This tonnage generates approximately \$200 million per year in rail freight payable to the rail carriers. Due to sulphur's high tonnage, its long distances from tidewater and its relatively low value, it is for practical purposes captive to the rail mode. It is generally captive to one rail carrier. Since there is neither an effective transport alternative nor a realistic recourse against excessive railway rates under the current legislation, the railways presently have wide freedom to set rates at any level they choose.

One of the ways in which Bill C-18 moves to remedy this condition is by introducing competitive access provisions, which attempt to limit the monopoly power of railways over captive shippers or captive commodities and to provide alternatives at locations served by only one rail carrier.

[Traduction]

vosre mémoire, avec un mémoire supplémentaire d'information. Je ne prendrai pas davantage de temps. Vous pouvez donner une vue d'ensemble ou exposer ce que vous voulez pendant les 10 ou 12 prochaines minutes. Puis nous passerons aux questions et aux réponses.

M. Kevin B. Doyle (président, Sultran Ltd.): Merci, monsieur le président. Nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant ce Comité, particulièrement dans l'Ouest canadien. J'aimerais mentionner que mon collègue, Bill Tett, vice-président de notre société, est ici avec nous et participera à notre exposé d'une dizaine de minutes. Nos commentaires portent surtout sur les dispositions du projet de loi C-18 touchant le transport ferroviaire.

En guise d'explication, Sultran est une société de transport et de logistique appartenant aux producteurs de soufre de l'Ouest canadien; à ce titre, elle organise le transport pour les producteurs qui expédient du soufre aux marchés d'exportation d'outre-mer.

Notre société appuie fortement la réforme du transport ferroviaire proposée par le gouvernement fédéral dans le projet de loi C-18. La loi actuelle, adoptée il y a plus de 20 ans, ne correspond plus aux besoins contemporains d'un secteur important de l'industrie canadienne, particulièrement dans l'Ouest canadien.

Depuis les années 60, il y a eu une très grande augmentation du volume des marchandises en vrac, comme le charbon, la potasse, les produits de la forêt, les produits chimiques et le soufre, qui sont, à toutes fins utiles, captives du transport ferroviaire. Au cours des dernières années, ces marchandises ont été soumises à des pressions concurrentielles de plus en plus intenses sur le marché international. Le transport est l'un des éléments clés du coût de ces marchandises expédiées en vrac. Dans le cadre de la lutte pour la pénétration et le maintien des débouchés internationaux, il faut maintenant de nouvelles solutions en matière de transport.

En moyenne, Sultran expédie 6 millions de tonnes de soufre par année à partir d'usines situées en Alberta et en Colombie-Britannique jusqu'au port de Vancouver. Ce volume génère environ 200 millions de dollars par année de frais payables aux transporteurs ferroviaires. Étant donné le tonnage élevé du soufre, la longue distance qui sépare les usines de la mer et sa valeur relativement faible, il est à toutes fins utiles captif du mode ferroviaire. Il est en général captif d'un seul transporteur. Puisqu'il n'existe ni solution de rechange efficace ni recours réaliste contre les tarifs ferroviaires excessifs en vertu de la loi actuelle, les chemins de fer ont présentement toute liberté d'établir les tarifs au niveau qui leur plaît.

Le projet de loi C-18 propose notamment de remédier à cette situation par les dispositions portant sur l'accès concurrentiel, qui tentent de restreindre le pouvoir de monopole des chemins de fer sur les expéditeurs captifs ou les marchandises captives et de fournir des solutions de rechange aux endroits desservis par un seul transporteur ferroviaire.

[Text]

Bill C-18 endeavours to provide a balanced package by providing marketing and managerial freedoms for railways, such as confidential contracting and liberalized rail line abandonment procedures, at the same time providing assistance to captive shippers through improved competitive access to other railways and providing arbitration procedures and more effective appeal procedures.

To succeed in its purpose of equalizing negotiating strengths between shippers and carriers and promoting freedom to develop innovative transport solutions, the balance we perceive now being achieved in Bill C-18 must be preserved in any of the revisions that may follow from these hearings.

For example, if the shipper competitive access provisions were deleted or were significantly modified, but the railway freedom to make confidential contracts was retained, this would increase the negotiating power of the railways and greatly diminish the ability of shippers to achieve satisfactory rate and service agreements. This would defeat the fundamental purpose of the bill. Further, if the final-offer arbitration appeals procedure is limited to only small shippers, as has been suggested, the railways would remain free, as they are today, to impose their demands with very limited restraint.

• 0930

Sultran therefore recommends that the philosophy of a balanced legislative approach and the substance of Bill C-18 be strictly maintained in any revisions that may flow from these hearings. The suggestions for changes in the bill that Sultran will now make are by way of refinement or clarification. I would ask Bill Tett to deal with those specific recommendations.

Mr. William A. Tett (Vice-President, Suntran Ltd.): I will try to be as concise as I can on this. As Mr. Doyle mentioned, we support the competitive line rate provisions, and there is one subclause that we would like to see amended. Subclause 134(7) only allows an interchange other than the nearest one if there are engineering or safety reasons why the nearest one cannot be used. There may be some operational reasons why it does not make sense to change at the nearest point, particularly for unitrain operations, where you have 100-car trains. It may well be that it does not make sense to have a restriction on the interchange point. So we recommend that this clause be amended to add the word "operational" before the word "engineering" in the last line of subclause 134(7).

• 0935

On interswitching, the current subclause 153(2) provides that there be a zone of 30 kilometres or a prescribed greater distance from the interchange. Sultran Ltd. believes the interswitching limits should be based on contemporary carrier switching limits; that is, the territory in which a railroad handles the delivery or pickup of cars by switch crews as

[Translation]

Le projet de loi C-18 tente de présenter un ensemble équilibré en accordant aux chemins de fer certaines libertés dans le domaine de la commercialisation et de la gestion, par exemple les contrats confidentiels et la libéralisation des procédures d'abandon des lignes, tout en aidant les expéditeurs captifs par l'amélioration de l'accès concurrentiel aux autres chemins de fer et par des procédures d'arbitrage, ainsi que des procédures d'appel, plus efficaces.

Pour réussir à égaliser le pouvoir de négociation des expéditeurs et des transporteurs et à encourager l'élaboration de solutions novatrices en matière de transport, l'équilibre que réalise selon nous le projet de loi C-18 doit être préservé dans toute révision qui pourrait découler des audiences.

Par exemple, si on supprimait les dispositions assurant l'accès concurrentiel pour les expéditeurs ou si on les modifiait en profondeur, tout en conservant pour les chemins de fer la possibilité de signer des contrats confidentiels, ceux-ci augmenteraient le pouvoir de négociation des chemins de fer et diminueraient considérablement la capacité des expéditeurs d'obtenir des accords satisfaisants sur les prix et les services. Ceux-ci seraient contraires à l'objet fondamental du projet de loi. En outre, si la procédure d'appel de l'arbitrage est restreinte aux seuls petits expéditeurs, comme on l'a suggéré, les chemins de fer conserveraient la liberté, qu'ils ont aujourd'hui, d'imposer leurs exigences presque sans restrictions.

Sultran recommande donc que la substance du projet de loi C-18 et sa philosophie, soit une démarche législative équilibrée, soient rigoureusement respectées dans toute révision découlant des audiences. Les modifications du projet de loi que Sultran va maintenant suggérer sont uniquement des raffinements ou des précisions. Je demanderais à Bill Tett de parler du détail de ces recommandations.

M. William A. Tett (vice-président, Sultran Ltd.): Je tenterai d'être aussi bref que possible. Comme M. Doyle l'a mentionné, nous appuyons les dispositions portant sur les prix de ligne concurrentiels, mais il y a un paragraphe que nous aimerions modifier. Le paragraphe 134(7) ne permet d'utiliser un lieu de correspondance autre que le plus proche que s'il y a des raisons techniques ou de sécurité qui empêchent d'utiliser le plus proche. Il peut y avoir des raisons opérationnelles qui interdisent la correspondance au lieu le plus proche, particulièrement dans le cas d'un train de 100 wagons. Il se pourrait bien qu'une restriction portant sur le lieu de correspondance n'ait pas de sens. C'est pourquoi nous recommandons de modifier cette clause en ajoutant le mot «opérationnelles» avant le mot «techniques», à la dernière ligne du paragraphe 134(7).

Au sujet du changement de voie, l'actuel paragraphe 153(2) dispose qu'il doit y avoir une zone de 30 kilomètres ou une distance supérieure prévue par règlement du lieu de correspondance. Sultran Ltd. croit que les limites devraient correspondre aux limites contemporaines des transporteurs, c'est-à-dire, le territoire à l'intérieur duquel le chemin de fer utilise des

[Texte]

opposed to road haul crews. Since it is in the interest of the carriers to extend their switching limits as industrial zones expand, we feel that a more dynamic method would be to simply declare that the interswitching limits shall be the switching limits of the carriers.

We therefore recommend that subclauses 153(2) and 153(3) be amended to provide that the interswitching limits shall be designated as the carrier switching limits, or a prescribed greater distance in particular circumstances.

Subclause 153(4) on interswitching provides that there should be a ceiling on the switching charges that will be passed on to a shipper. This seems a little inconsistent since interswitching is a competitive access provision, and it seems to us that the accessing carrier would absorb the switching charge in order to be competitive with the carrier that actually has the trackage into the plant. Therefore, we recommend that this subclause be changed to state that the carrier on whose behalf the interswitch is made shall absorb the switching cost established pursuant to subclause 153(5). This would mean that paragraph 153(5)(c) would be deleted.

Clause 112 provides that rates must be compensatory, as defined. But then it provides relief in subclause 113(5) from this requirement provided that:

... the rate does not have the effect or tendency of substantially lessening competition or eliminating a competitor and was not designed to have that effect ...

Sultran has a problem with this. Where rates are established below long-run variable costs, they become another source of revenue shortfall, which results in pressure being placed on rates of captive shippers in order to cross-subsidize the shortfall. For example, new industry development rates should never justify rates below long-run variable costs of the movement, while a new industry in its formative stage could be encouraged by less than normal rates during a start-up period. We do not believe this should be done at the expense of other shippers, as would be the case if such rates were established below long-run variable costs. A new entrant given this advantage might simply be taking market share from an existing company.

Non-compensatory rates are also a significant issue when one of the carriers is a Crown corporation and may not be subject to the same commercial imperatives of a private company.

For these reasons, Sultran recommends that the words:

unless the company establishes, to the satisfaction of the agency, that the rate does not have the effect or tendency of substantially lessening competition or eliminating a competitor and was not designed to have that effect

be deleted from subclause 113(5).

[Traduction]

équipes d'aiguillage plutôt que des équipes de transport routier pour prendre ou faire livraison des wagons. Puisqu'il est de l'intérêt des transporteurs d'étendre leurs limites au rythme de l'expansion des zones industrielles, nous croyons qu'il serait plus dynamique de déclarer tout simplement que les limites de changement de voies seront celles des transporteurs.

Nous recommandons donc que les paragraphes 153(2) et 153(3) soient modifiés et disposent que les limites pour le changement de voie soient celles du transporteur, ou telle distance supérieure prescrite par règlement dans des circonstances particulières.

Le paragraphe 153(4) prévoit un plafond pour les frais de changement de voie exigés d'un expéditeur. Il semble y avoir ici une légère contradiction, puisque le changement de voie est une disposition d'accès concurrentiel, et il nous semble que le transporteur qui donne accès à ces voies devrait absorber les frais de changement de voie pour demeurer concurrentiel par rapport aux transporteurs dont les lignes sont reliées à l'usine. Nous recommandons donc de modifier ce paragraphe pour qu'il dispose que le transporteur qui bénéficie du changement de voie doit absorber les coûts établis sous l'empire du paragraphe 153(5). Ceci signifierait la suppression de l'alinéa 153(5)(c).

L'article 112 dispose que les prix doivent être compensatoires, selon la définition qui est donnée. Toutefois, le paragraphe 113(5) permet une exception à cette règle si:

... le prix n'a pas l'effet, immédiat ou éventuel, de réduire notablement la concurrence ou d'écarter un concurrent et qu'il n'était pas conçu pour produire un tel effet.

Ceci pose un problème pour Sultran. Si les prix sont fixés à un niveau inférieur aux coûts variables à long terme, ils deviennent une autre source de manque à gagner, ce qui entraîne des pressions sur les prix exigés des expéditeurs captifs pour combler ce manque à gagner. Par exemple, les prix de développement de nouvelles industries ne devraient jamais justifier des prix inférieurs aux coûts variables à long terme du transport, tandis qu'une nouvelle industrie au stade de formation pourrait être encouragée par des prix inférieurs à la normale pendant la période de mise en route. Nous ne croyons pas que ceci devrait se faire aux dépens des autres expéditeurs, ce qui serait le cas si ces prix étaient fixés à un niveau inférieur aux coûts variables à long terme. Un nouvel arrivant qui recevrait cet avantage pourrait tout simplement prendre la part du marché d'une entreprise existante.

Les prix non compensatoires sont également importants si l'un des transporteurs est une société d'État qui pourrait ne pas être soumise aux mêmes impératifs commerciaux qu'une entreprise privée.

Pour ces raisons, Sultran recommande que les mots:

sauf si la compagnie le convainc que le prix n'a pas l'effet, immédiat ou éventuel, de réduire notablement la concurrence ou d'écarter un concurrent et qu'il n'était pas conçu pour produire un tel effet.

soient supprimés du paragraphe 113(5).

[Text]

For greater certainty Sultran also recommends that subclauses 112(3) and 112(4) be amended by adding the word "long-run" before the words "variable costs". There can be a distinction between variable costs, which could simply mean the marginal costs of fuel and wages, whereas long-run variable costs mean the entire costs other than constant costs associated with the movement.

As for mediation, this may be a useful device for resolving disputes. CN has recommended that mediation be a prerequisite to final-offer arbitration. Sultran disagrees with this position and recommends that the two mechanisms not be linked. The reason is that final-offer arbitration is intended to be a relatively inexpensive procedure for dispute resolution. Mandatory mediation arbitrarily lengthens this procedure, increases the cost and serves to give the railways the benefit of delay. If, however, the legislation is changed to require mediation to be part of the final-offer arbitration process, Sultran recommends that paragraph 52(5)(a) be amended by replacing the word "arbitrator" in line 5 with "mediator", so that the railways do not gain the benefit of delay. This is the subparagraph that deals with interest payments and the date for adjustment of the rate.

• 0940

Final-offer arbitration: CP has recommended that public notice of an arbitration request be made so that third parties may consider whether or not their interest may be prejudiced by the proceeding. If a third party determines that its interest may be prejudiced, then the agency would be obligated to refer the matter to a clause 59 public-interest investigation.

Again, Sultran opposes this recommendation because it would have the effect of undermining the very purpose for which arbitration is designed, namely to be an inexpensive means of resolving a commercial dispute between the parties involved. Sultran therefore recommends that third parties not be able to participate in an arbitration matter.

Both railways have proposed that the criteria listed in the final-offer arbitration be deleted. However, Sultran supports the inclusion of the criteria in the legislation because it believes it will promote a more complete evaluation of the issues by the arbitrator and at the same time will assist shippers who are not experienced in focusing on considerations which may be relevant to their case.

However, we do have certain refinements on the arbitration procedures, which are as follows:

Paragraph 51(2)(b) provides that efficiencies instituted by a shipper may be taken into consideration. This clause could be interpreted that the arbitrator should not consider efficiencies introduced by a carrier. Sultran believes that the efficiencies in an operation should be considered, irrespective of who provides them and recommends that this clause be amended to include consideration of the impact of efficiencies instituted by a carrier.

[Translation]

Pour plus de certitude, Sultran recommande également que les paragraphes 112(3) et 112(4) soient modifiés par l'addition des mots «à long terme» après les mots «coût variable». Il peut y avoir une distinction entre les coûts variables, qui pourraient simplement désigner les coûts marginaux du combustible et des traitements, tandis que les coûts variables à long terme désignent tous les coûts autres que les coûts constants liés au transport.

Quant à la médiation, elle pourrait s'avérer un mécanisme utile pour résoudre les conflits. Le CN a recommandé que la médiation soit préalable à l'arbitrage. Sultran est en désaccord avec cette position et recommande de ne pas lier les deux mécanismes. En effet, l'arbitrage est conçu comme une procédure relativement peu coûteuse de solution des conflits. La médiation obligatoire allonge arbitrairement cette procédure, augmente le coût et donnent aux chemins de fer l'avantage du délai. Si la loi devait toutefois être modifiée de sorte que la médiation fasse partie du processus d'arbitrage, Sultran recommande qu'on modifie l'alinéa 52(5)a) en remplaçant le mot «arbitrage», à la quatrième ligne, par «médiation», de sorte que les chemins de fer n'aient pas l'avantage du délai. Il s'agit de l'alinéa qui traite des versements d'intérêt et de la date de rectification du prix.

Arbitrage: le CP a recommandé que la demande d'arbitrage fasse l'objet d'un avis public, de sorte que les tiers puissent juger si la procédure risque ou non de porter préjudice à leurs intérêts. Si le tiers juge qu'il peut y avoir préjudice pour son intérêt, l'office serait obligé de procéder à une enquête d'intérêt public en application de l'article 59.

Sultran s'oppose à cette recommandation, car son effet serait contraire à l'objet même de l'arbitrage, soit d'être une façon peu coûteuse de résoudre un litige commercial entre les parties en cause. Sultran recommande donc que les tiers ne puissent participer à l'arbitrage.

Les deux chemins de fer ont proposé la suppression des critères énumérés à propos de l'arbitrage. Toutefois, Sultran favorise l'inclusion des critères dans la loi, car, à son avis, cela favoriserait une évaluation plus complète des facteurs en cause par l'arbitrage, tout en aidant les expéditeurs qui manquent d'expérience à se concentrer sur les considérations qui peuvent être pertinentes.

Nous avons toutefois certaines améliorations à proposer quant aux procédures d'arbitrage.

L'alinéa 51(2)b) dispose que l'arbitre peut tenir compte des caractéristiques d'efficacité mises en oeuvre à l'initiative de l'expéditeur. Cette clause pourrait s'interpréter comme interdisant à l'arbitre de tenir compte des caractéristiques d'efficacité mises en oeuvre par le transporteur. Sultran croit que les caractéristiques d'efficacité devraient entrer en ligne de compte, d'où qu'elles proviennent, et recommande que cette disposition soit modifiée de façon à permettre de tenir compte de l'effet des caractéristiques d'efficacité mises en oeuvre par le transporteur.

[Texte]

Paragraph 51(2)(c) refers to the profitability to the carrier of the movement in question. As variable cost, which all rates must meet, includes an element which could be called profit, it would be more accurate to substitute for "profitability" where it appears in this subparagraph, "contribution", which is the excess that the freight rate produces over the variable cost.

In paragraph 51(2)(d) the arbitrator is allowed to consider the economic viability of either party. Viability is influenced by factors that have nothing to do with the particular issue in question. Therefore the issue is too broad, in our view, as it is now written. Sultran recommends that this subparagraph address only the shipper's requirement to be competitive and that the present wording be deleted and in its place substitute the following:

the ability of the shipper to compete in respect of the traffic in question having regard to its long term economic costs and to the national and international market conditions that pertain to the goods to which the matter relates.

The carrier's requirement in respect of paragraph 51(2)(d) is covered by 51(2)(c). That is the compensatory rate clause.

Public interest considerations: Paragraph 48(3)(b) permits the agency to determine if an arbitration request has sufficient public interest implications to require a hearing under clause 59.

CP Rail has proposed that the agency under this clause should not refer to arbitration any matter where the award of the arbitrator may impair the economic viability of the carrier or shipper. For the reasons mentioned in our main brief, it is Sultran's view that it is unrealistic to believe that an award favouring even the largest shippers would have the effect of ruining the viability of a carrier.

Sultran recommends, therefore, that paragraph 48(3)(b) be amended to state the following:

the amount of revenue in dispute shall not of itself justify referring a matter for investigation under clause 59.

• 0945

Railway lines: If the railways are to be able to provide lower freight rates, which is implicit in other parts of this legislation, they must be as free as possible to manage the cost of their business. This means they must be able to shed excess plants which both carriers are presently carrying.

Sultran believes this area alone offers a great potential in cost control for the railways and might more than offset the expected reduction in revenues caused by the competitive access provisions. Therefore, the line reduction procedures are vital to the success of this legislation. To this end, the main brief of Sultran includes the following recommendations:

[Traduction]

L'alinéa 51(2)c) traite de la rentabilité pour le transporteur du transport des marchandises en question. Étant donné que le coût variable, dont tous les prix doivent tenir compte, comprend un élément de rentabilité, il serait plus précis de remplacer le mot «rentabilité», là où il figure dans cet alinéa, par le mot «contribution», soit l'excédent du prix du transport par rapport au coût variable.

L'alinéa 51(2)d) permet à l'arbitre de tenir compte du souci de ne pas mettre en péril l'entreprise de l'une ou l'autre partie. La viabilité est influencée par des facteurs qui n'ont rien à voir avec cette question. Selon nous, le libellé est présentement trop général. Sultran recommande que cet alinéa porte uniquement sur le fait que l'expéditeur doit être concurrentiel; le libellé actuel devrait donc être supprimé et remplacé par ce qui suit:

la capacité de l'expéditeur de faire concurrence à l'égard des marchandises en cause, compte tenu de ses coûts à long terme et de la conjoncture du marché national et international relative aux marchandises en cause.

L'obligation du transporteur à l'égard de l'alinéa 51(2)d) est couverte par l'alinéa 51(2)c), soit la disposition qui porte sur les prix compensatoires.

Considérations d'intérêt public: l'alinéa 48(3)b) permet à l'office de juger si la demande d'arbitrage intéresse suffisamment l'intérêt public pour exiger une enquête en application de l'article 59.

CP Rail a proposé que l'office ne renvoie sous l'empire de cette disposition aucune question à l'arbitrage si la décision de l'arbitre risque de mettre en péril l'entreprise du transporteur ou de l'expéditeur. Pour les raisons mentionnées dans notre mémoire principal, Sultran est d'avis qu'il n'est pas réaliste de croire qu'une décision arbitrale favorisant même les plus importants expéditeurs aurait pour effet de mettre en péril l'entreprise du transporteur.

Sultran recommande donc que l'alinéa 48(3)b) soit modifié comme suit:

la somme des revenus en litige ne doit pas en elle-même justifier de procéder par voie d'enquête en application de l'article 59.

Lignes de chemin de fer: Si les chemins de fer doivent être en mesure de diminuer les prix, ce qui est sous-entendu dans d'autres parties de ce texte législatif, ils doivent avoir toute la liberté possible de gérer le coût de leur entreprise. Ceci signifie qu'ils doivent pouvoir se débarrasser d'installations excédentaires, dont les deux transporteurs sont présentement encombrés.

Sultran croit que ce domaine offre à lui seul un grand potentiel de contrôle des coûts pour les chemins de fer et pourrait plus que compenser la réduction prévue des recettes entraînées par les dispositions portant sur l'accès à la concurrence. C'est pourquoi les procédures des réductions des lignes sont essentielles à la réussite de cette loi. À cette fin, le mémoire principal de Sultran comprend les recommandations suivantes:

[Text]

(1) There should be no distinction between branch lines and other lines for either abandonment or subsidy purposes. Any line should be allowed to be sold to any party which is fit, willing and able to operate a railway.

(2) Calculation of line losses should include all costs which are reasonably incurred in the operation of the line. Specifically, it means paragraph 157(3)(a), which requires exclusion of overhead costs for loss purposes, should be deleted.

Finally, there are some other matters not in our main brief that have come to our attention since it was sent to the committee. On competitive line rates and final-offer arbitration, both railways have made the valid point that these matters should be available only to shippers who do not have alternate, effective, adequate or competitive transportation. This is consistent with the policy statement in clause 3. Sultran supports the railway's position.

CP Rail has proposed that a captive shipper be defined as one who transports not less than 75% of his total tonnage over a 12-month period, ending on the date of the shipper's submission to the agency for assistance. Sultran would not object to this definition.

Clause 271: This clause seems to provide that any person or body which does not comply with the time limit specified elsewhere in the various provisions of the bill is in effect allowed to ignore them and to continue with investigation. If our understanding is correct, it means the time limits specified in the bill are essentially meaningless. Therefore, Sultran would recommend this clause be deleted.

Line abandonment or transfer procedures: CP Rail has presented a very extensive assessment of the line reduction procedures in Bill C-18. Upon reading their comments, Sultran wishes to indicate that it concurs fully with CP's position on this part of the bill. Because cost control is so vital to the success of the provisions of this bill, Sultran urges the committee to give favourable consideration to CP's presentation in this area.

The Chairman: Mr. Tett, I want to thank you and Mr. Doyle for your presentation, for a lot of work focusing specifically into the bill, and for going further than a lot of witnesses by suggested recommendations in legal phraseology. We appreciate it very much. It is why I allowed you to take a little longer than the normal overview. So far as focusing on the bill, you were right on point. I throw it open to questions. I have Mr. Robichaud, Mr. Angus, and Mr. Belsher.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Yesterday we heard testimony saying competitive access from one railway to another might act as a disincentive for certain railways to maintain their facilities. As a result of this access, their facilities, lines and equipment would deteriorate

[Translation]

(1) Il ne devrait y avoir aucune distinction entre les embranchements et les autres lignes aux fins, soit de l'abandon, soit des subventions. Il devrait être permis de vendre n'importe quelle ligne à toute partie capable d'exploiter un chemin de fer et désireuse de le faire.

(2) Le calcul des pertes d'une ligne devrait comprendre tous les coûts raisonnablement encourus pour l'exploitation de la ligne. Plus précisément, ceci signifie la suppression de l'alinéa 157(3)a) qui exclut les frais généraux du calcul des pertes.

Enfin, certaines autres questions qui ne figurent pas dans notre mémoire principal ont été portées à notre attention depuis que ce mémoire a été remis au Comité. Au sujet des prix de lignes concurrentielles de l'arbitrage, les deux chemins de fer ont souligné à juste titre que ces méthodes devraient être accessibles uniquement aux expéditeurs qui ne disposent pas d'un moyen de transport de rechange qui soit efficace, bien adapté ou concurrentiel. Ceci est conforme à la politique énoncée à l'article 3. Sultran appuie la position des chemins de fer.

CP Rail a proposé que l'expéditeur captif soit défini comme suit: celui qui transporte au minimum 75 p. 100 de son volume total au cours d'une période de 12 mois terminée à la date où l'expéditeur présente une demande d'aide à l'Office. Sultran ne s'opposerait pas à cette définition.

Article 271: Cet article semble disposer que toute personne ou organisme qui ne respecte pas les délais impartis par les diverses dispositions du projet de loi peut effectivement ne pas en tenir compte et poursuivre l'enquête. Si notre interprétation est juste, cela signifie que les délais mentionnés dans le projet de loi sont essentiellement sans valeur. Sultran recommande donc la suppression de cet article.

Abandon ou cession des lignes: CP Rail a présenté une évaluation approfondie des procédures de réduction des lignes prévues au projet de loi C-18. Après avoir lu ces commentaires, Sultran désire indiquer qu'elle partage pleinement la position du CP à l'égard de cette partie du projet de loi. Parce que le contrôle des coûts est si essentiel à la réussite des dispositions du projet de loi, Sultran incite fortement le Comité à accueillir favorablement les recommandations du CP dans ce domaine.

Le président: Monsieur Tett, je désire vous remercier, vous et M. Doyle, de votre exposé et aussi de la somme considérable de travail que vous avez accomplie portant exclusivement sur le projet de loi et pour être allés plus loin que beaucoup d'autres témoins en suggérant des recommandations en langage juridique. Nous vous en sommes très reconnaissants. C'est pourquoi je vous ai permis de prendre un peu plus de temps qu'il est normal pour cette présentation. Vous vous en êtes effectivement tenus au projet de loi. Nous passons maintenant aux questions. M. Robichaud, M. Angus et M. Belsher ont demandé la parole.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Hier, nous avons entendu des témoignages disant que l'accès concurrentiel d'un chemin de fer à l'autre pourrait décourager certains chemins de fer d'entretenir leurs installations. En conséquence, leurs installations, leurs lignes et leur matériel se

[Texte]

to a point where the shippers would be made to pay. Do you have any concerns about that?

Mr. Doyle: Our belief is that there is not likely to be very much traffic which will move via another carrier under the competitive line provisions. It is more likely that the carrier which serves a plant locally now may have to fight a little harder to retain that business. That could affect the ultimate freight rate. It seems the far more likely outcome of the application of competitive line provisions.

• 0950

I have a good deal more faith in railway management than they appear to have. Once the bill is in effect, it is our perspective that the very capable managements of our national carriers will manage very well and very effectively under the provisions. Quite naturally, they are fighting it now. But I do not perceive the results that have been suggested.

Mr. Robichaud: Have you ever thought of going to work for the railways?

Mr. Doyle: Yes, we feel as though we are employed by them now, in some respects.

Mr. Angus: Perhaps I should start by asking whether any of them own you.

You have an indication you have 17 plants in your operation. How many of those are captive to CN and how many are captive to CP? Are any captives of BCR? How many of them are accessible by both railroads?

Mr. Doyle: There are no sulphur-producing plants in Alberta and British Columbia, to the best of my recollection right now, that have service from two rail carriers. So basically every plant, if it is served by rail, is served by one carrier.

There are three plants in northeastern B.C. that are local to B.C. Rail. All the rest of our plants, split on about 40% CP and about 60% CN, are captive to either one or the other.

Mr. Angus: Do you currently see much of a difference in the rates you are charged, CN versus CP?

Mr. Doyle: The carriers negotiate jointly with Sultran, as they do with other shippers like us, so there are common rates, for the most part published by both carriers, on export sulphur.

Mr. Angus: Do you see under this proposed legislation that will really change?

Mr. Doyle: Yes, I believe it will over time.

Mr. Angus: To what extent? What kind of saving do you anticipate you will be able to make?

Mr. Doyle: That is very difficult to assess specifically. We believe—and the carriers, I understand, concur in that

[Traduction]

détérioreraient à tel point que les expéditeurs devraient en assumer le coût. Avez-vous des préoccupations à cet égard?

M. Doyle: Nous croyons qu'il est peu probable qu'un trafic important passe par un autre transporteur en vertu des dispositions prévoyant l'accès concurrentiel aux lignes. Il est beaucoup plus probable que le transporteur qui dessert présentement une usine doive lutter un peu plus pour conserver cette clientèle. Cela pourrait modifier en dernière analyse le prix du transport. Cela semble le résultat le plus probable de la mise en oeuvre des dispositions portant sur l'accès concurrentiel aux lignes.

Ma foi en la direction des chemins de fer est beaucoup plus grande que la leur. Une fois le projet de loi en vigueur, nous croyons que la direction très compétente de nos transporteurs nationaux fonctionnera très bien et très efficacement sous l'empire de ces dispositions. Il n'y a pas à s'étonner de l'opposition qui se produit maintenant. Mais je n'entrevois pas les résultats qui ont été suggérés.

M. Robichaud: Avez-vous déjà songé à travailler pour les chemins de fer?

M. Doyle: Oui, à certains égards, nous avons l'impression d'être déjà à leur service.

M. Angus: Peut-être devrais-je d'abord vous demander si vous appartenez à l'un des chemins de fer.

Vous dites que vous exploitez 17 usines. Combien d'entre elles sont captives du CN et combien sont captives du CP? Est-ce que certaines sont captives de BCR? Combien d'entre elles sont accessibles par les deux chemins de fer?

M. Doyle: Au mieux de ma connaissance, il n'y a aucune usine de soufre en Alberta ou en Colombie-Britannique qui soit desservie par deux transporteurs ferroviaires. Essentiellement, chaque usine desservie par rail n'est desservie que par un seul transporteur.

Dans le nord-est de la Colombie-Britannique, il y a trois usines qui sont desservies par B.C. Rail. Le reste de nos usines sont captives soit du CP (environ 40 p. 100) soit du CN (environ 60 p. 100).

M. Angus: Constatez-vous à l'heure actuelle une différence considérable dans les prix exigés par le CN et le CP?

M. Doyle: Les transporteurs négocient conjointement avec Sultran, comme ils le font avec d'autres expéditeurs, de sorte qu'il y a des prix communs, pour la plupart publiés par les deux transporteurs, pour le soufre d'exportation.

M. Angus: Entrevoiez-vous des changements véritables sous l'empire de la loi proposée?

M. Doyle: Oui, je crois qu'il y aura des changements avec le temps.

M. Angus: Dans quelles mesures? Quel genre d'économie prévoyez-vous?

M. Doyle: Cela est très difficile à évaluer de façon précise. Nous croyons—et je crois savoir que les transporteurs sont du

[Text]

assessment—their revenues will decrease. We are very hopeful that will be the case in sulphur.

We have plants that run anywhere from 600 miles from tide water to something in the order of 1,200 miles to tide water, with common rates applying. In the future it is possible that rates may more closely reflect the distance from tide water. That is one possible change. There are varying competitive access capabilities according to the plant, and that may have some application over time.

Mr. Angus: Are any of your plants positioned in such a way that they would be able to take advantage of lower rates in the United States to move their product say to Seattle?

Mr. Doyle: There is one plant where that is a possibility.

Mr. Angus: How far from the American border would it be?

Mr. Tett: I believe it is about 140 rail miles.

Mr. Angus: That product now is going through Vancouver via Canadian Railways.

Mr. Tett: That is correct.

Mr. Angus: If the price were right, if you were able to get a cheaper price through a mixture of the joint running rates with an American railroad, would you take advantage of that, or would you keep your product moving within Canada regardless of the fact that you might be paying a higher price?

Mr. Doyle: Our very strong desire would be to keep it on the Canadian carrier, and we would work pretty hard to make that happen. That is not to suggest that we would not try to see what an American carrier could do for us in terms of competitive access.

Mr. Angus: Finally, on page 12 of your brief you make the comment that:

The present environment which permits delay in proposed implementation of change as exemplified by the long delayed decision to test caboosless trains clearly cannot continue to be allowed if the spirit of the Bill is to be met and the legitimate needs of the carriers to manage their costs is to occur.

We have had debates in this committee with CN and CP where we were not on their side, unlike on other issues, and where they have said it is up to them to decide whether such a move is safe or not. You seem to agree. But is there not a need to have some independent body determine the validity of a change that is, in some people's minds, deemed to be one of safety, as opposed to economics?

Mr. Doyle: There will be a regulatory agency, as proposed in Bill C-18, that has some powers in that respect, I believe.

[Translation]

même avis—que leurs revenus diminueront. Nous espérons qu'il en sera ainsi dans le cas du soufre.

Nos usines sont situées à une distance de la mer qui varie de 600 à 1,200 milles, et les mêmes prix sont en vigueur. À l'avenir, il est possible que les prix traduisent mieux la distance de la mer. C'est là un changement possible. Il y a diverses possibilités d'accès concurrentiel selon l'usine et cela pourrait avoir un certain effet avec le temps.

M. Angus: Est-ce que certaines de vos usines sont placées de façon à pouvoir tirer partie des prix plus bas en vigueur aux États-Unis pour transporter leurs produits, par exemple, vers Seattle?

M. Doyle: Il y a une usine où cette possibilité existe.

M. Angus: A quelle distance de la frontière américaine est-elle située?

M. Tett: Je crois qu'elle est située à environ 140 milles par rail.

M. Angus: Le produit va maintenant à Vancouver par les chemins de fer canadiens.

M. Tett: C'est exact.

M. Angus: Si le prix était intéressant, si vous pouviez obtenir un meilleur prix en combinant les prix avec un chemin de fer américain, est-ce que vous auriez recours à cette possibilité, ou tiendriez-vous à ce que votre produit soit transporté au Canada, même s'il vous en coûte plus cher?

M. Doyle: Nous préférierions de beaucoup recourir aux transporteurs canadiens, et nous ferions de grands efforts pour qu'il en soit ainsi. Cela ne veut toutefois pas dire que nous n'irions pas voir ce qu'un transporteur américain pourrait faire pour nous.

M. Angus: Enfin, à la page 12 de votre mémoire, vous dites:

L'environnement actuel, qui permet de retarder la mise en oeuvre de changements proposés, comme en fait foi la décision longuement retardée de mettre à l'essai des trains sans fourgon de queue, ne serait manifestement se perpétuer si l'on veut appliquer l'esprit du projet de loi et répondre aux besoins légitimes des transporteurs en matière de gestion des coûts.

Dans certains débats que nous avons eus avec le CN et le CP, nous n'étions pas de leur côté, à la différence d'autres questions, et les chemins de fer ont déclaré que c'était à eux qu'il revenait de décider si cette mesure est ou non sécuritaire. Vous semblez d'accord. Mais ne serait-il pas nécessaire qu'un organisme indépendant établisse la validité de ce changement qui, pour certains, semble lié à la sécurité plutôt qu'à la rentabilité?

M. Doyle: Il y aura un organisme de réglementation qui possèdera un certain nombre de pouvoirs à cet égard, tel que proposé dans le projet de loi C-18.

[Texte]

The two Canadian carriers, in terms of performance on safety and from the information that we have access to, rate among the highest in North America. It seems to me, based on their history in this respect, they are entitled to some reasonable leeway to manage their business. In the particular instance of running caboosless trains on a trial basis, that does not seem to have been given to them.

Mr. Tett: May I add to that? I think one of our concerns was the length of time it took. Even if they were told no, and went on to other things within a reasonable timeframe, that is sort of relevant to this issue. Let them get on with other things, rather than having a hearing spun out over a period of three years on an issue that probably could have been resolved with a yes or no on a much more timely basis.

Mr. Angus: If we had had our way we would have said no and not gone through that process.

Mr. Belsher: I would like to pick up on your comments about interswitching. You are recommending a very flexible distance to be designated for interswitching. The four-mile limit has been in place for x number of years. The bill is calling for it to be extended to 30 kilometres. CN has said let us not expand it. CP has said cut it back to 15. Yet you are saying that it is in the carrier's interest to establish main-train switching areas to accommodate industrial growth. It is for the benefit of the carriers. Why would you be at such variance with what the railroads are asking? I would like to know what your opinion is, that it works as such a benefit to them. I believe in their case they are thinking it is exposing each other's rail traffic to their competitor.

Mr. Tett: That is right, and I think CP probably wanted to minimize the damage by calling for 15 kilometres.

Mr. Belsher: What about CN? They say leave it at four miles.

Mr. Tett: They do not want to see this extended, because I believe they will be the net loser on an expansion of inter-switching. They are more likely to be exposed to competition than the other carrier.

The reason for suggesting something other than arbitrary mileage is that it is the switching assignment that determines the cost that the railway will incur in providing the delivery to and from a siding. The arrangements are made between the union and the railway as to what is defined as a switching district. The switch crews are paid by the hour, whereas if a car or train must be delivered outside a switch area a road crew takes it to that delivery point, and it is a much more expensive proposition for the railway. This means to us that the railways would like to expand their switching areas, and do so as the urban growth occurs and as industries settle on the peripherhal parts of cities. So it is a very dynamic contemporary thing that is in the interest of the railways to extend switching.

What we are doing in this legislation is introducing inter-switching, requiring the carrier who actually makes the

[Traduction]

Sur le plan de la sécurité, si l'on en croit l'information que nous possédons, les deux transporteurs canadiens figurent parmi ceux dont la performance est la meilleure en Amérique du Nord. Compte tenu de cela, je pense qu'on peut leur donner un peu plus de latitude dans la gestion de leurs activités, ce que l'on ne semble pas avoir fait dans les cas des essais de trains sans wagon de queue.

M. Tett: Puis-je ajouter que l'une de nos inquiétudes a été le temps qu'il a fallu. Même si on leur a dit non, et qu'ils ont pu passer à autre chose dans un temps raisonnable, ce facteur est tout de même important. Laissez-les passer à autre chose plutôt que d'entreprendre toute une série d'audiences de trois ans sur une question que l'on aurait probablement pu régler par un oui ou par un non d'une manière beaucoup plus opportune.

M. Angus: Si ce n'avait été que de nous, nous aurions dit non et nous ne nous serions pas embarqués dans tout ce processus.

M. Belsher: Je voudrais poursuivre sur les observations que vous faisiez tout à l'heure à propos des zones de correspondance. Vous recommandez que l'on soit très souple dans l'établissement de la distance. La limite de quatre milles existe déjà depuis plusieurs années. Dans le projet de loi, il est question de l'augmenter à 30 kilomètres. Le CN veut conserver la limite actuelle. Le CP a demandé qu'elle soit de 15 kilomètres. Pourtant, vous dites qu'il est dans l'intérêt du transporteur d'établir des zones de correspondance qui permettront la croissance industrielle. Cela profiterait aux transporteurs. Pourquoi votre position à cet égard s'éloigne-t-elle tellement de celle des transporteurs ferroviaires? Sur quoi vous fondez-vous pour affirmer qu'ils en bénéficieraient? Ils pensent plutôt pour leur part que cela les affaiblirait par rapport à la concurrence.

M. Tett: C'est juste et je suppose qu'en proposant d'établir la limite à 15 kilomètres le CP voulait probablement réduire le risque.

M. Belsher: Et qu'en est-il du CN? Elle veut que l'on maintienne la limite de quatre milles.

M. Tett: Elle ne veut pas qu'on augmente la distance dans les zones de correspondance parce que, je crois, c'est elle qui y perdra le plus. Elle risque davantage que le CP d'en subir les contrecoups sur le plan de la concurrence.

La raison qui pousse à suggérer autre chose qu'un millage arbitraire est que c'est l'activité même de l'aiguillage qui détermine le coût de l'aller-retour pour un transporteur ferroviaire. Ce sont le syndicat et le transporteur qui établissent les limites d'une zone de correspondance. Les équipes d'aiguillage sont rémunérées à l'heure. Lorsqu'un wagon ou un train doit sortir d'une zone de correspondance, cela demande une équipe spéciale, et c'est beaucoup plus cher pour le transporteur. Pour nous, cela signifie qu'avec l'expansion urbaine et l'installation de plus en plus d'industries à la périphérie des villes, les transporteurs voudraient agrandir leurs zones de correspondance. Les transporteurs ferroviaires ont donc tout intérêt à le faire pour suivre l'évolution.

Dans cette loi, on introduit la notion des zones de correspondance, qui exige que les wagons du transporteur chargé de la

[Text]

delivery to switch traffic of the other carrier. Our suggestion is that it be dynamic in that it be in the total switching area. An arbitrary mileage designation may not deal with that effectively, so let it fall where it falls.

Mr. Belsher: But is there not the danger that it could then become a negotiating problem for the railways in contract talks if an area should be changed?

Mr. Tett: The principle is well established between the unions and the railways on how one approaches switching districts. I do not think it would be a subject of negotiation with the unions. Are you suggesting that they might want to constrict it, for example?

• 1000

Mr. Belsher: They do not want it to be expanded to 30.

Mr. Tett: That is because of the competition as between carriers, but the carrier who is in the first instance handling the business has every desire to expand his switching area so that his costs of delivering or picking up cars are kept to a minimum. I can understand why they might not want to extend the interswitching area, but they each have the desire to extend their switching areas as far as they can. If this legislation requires that interswitching be applied to those switching areas, then we achieve the objective of this clause of the bill.

Mr. Belsher: Okay. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, do you own a terminal on the west coast?

Mr. Doyle: Yes, we do. We own Pacific Coast Terminals at Port Moody, Vancouver.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): So with the enactment of C-18 you would have no particular reason to go to Seattle rather than go to your own terminal?

Mr. Doyle: No. We utilize two terminals on the west coast now, and we have long-term contracts in place that force us to continue to do that. We have no plans to change that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Doyle and Mr. Tett, for your very informative and substantive brief, with very firm recommendations.

Mr. Clifford: Mr. Chairman, on a point of order, I see that green tie there. Are you not kind of happy to see that green tie this morning?

The Chairman: I was going to refer to it earlier. I am glad to see someone has a little historical legacy here that in this country evokes good cries. I see Mr. Taylor has the shamrock there too. I know, Mr. Doyle, when you gave your presentation that you had a halo and a glow around you, and certainly it

[Translation]

livraison puissent emprunter les voies de l'autre transporteur. Nous suggérons que cela s'applique dans toute la zone de correspondance. Établir un millage arbitraire n'est peut-être pas la solution la plus efficace. Laissons donc aux intervenants le soin d'en décider.

M. Belsher: Mais si les limites d'une zone devaient être modifiées, cela ne risquerait-il pas d'occasionner des difficultés pour les transporteurs dans le contexte de leurs négociations?

M. Tett: Le principe des zones de correspondance est bien établi entre les syndicats et les transporteurs ferroviaires. Je ne crois pas qu'elles puissent faire l'objet de négociations de la part des syndicats. Vous croyez qu'ils pourraient vouloir les diminuer, par exemple?

M. Belsher: Ils ne veulent pas en repousser la limite à 30 milles.

M. Tett: C'est en raison de la concurrence entre les transporteurs, mais celui qui effectue la livraison a tout intérêt à repousser les limites de sa zone d'aiguillage de manière à tenir ses coûts à un minimum. Je peux comprendre pourquoi ils ne voudraient pas agrandir la zone de correspondance, mais chacun désire repousser les limites de sa zone d'aiguillage aussi loin que possible. Si la loi exige que la zone de correspondance s'applique à ces zones d'aiguillage, l'objectif est atteint.

M. Belsher: D'accord. Merci.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Messieurs, avez-vous un terminal sur la côte ouest?

M. Doyle: Oui. Nous sommes propriétaires de *Pacific Coast Terminals* à Port Moody, Vancouver.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ainsi, avec le projet de loi C-18, vous n'auriez aucune raison particulière de passer par Seattle plutôt que par votre terminal?

M. Doyle: Non. À l'heure actuelle, nous utilisons deux terminaux sur la côte ouest, et nous avons signé deux contrats à long terme qui nous lient à cet égard. Nous n'avons aucune intention de modifier quoi que ce soit sur ce rapport.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Doyle, monsieur Tett, je vous remercie de votre mémoire fort instructif ainsi que des recommandations très fermes qu'il contient.

M. Clifford: Monsieur le président, avez-vous remarqué la cravate verte de monsieur? Cela ne vous fait-il pas plaisir ce matin?

Le président: Oui, j'avais remarqué. Je suis vraiment heureux de constater que quelqu'un se souvient de l'histoire. Je constate aussi que M. Taylor porte le trèfle. Monsieur Doyle, quand vous nous avez fait votre exposé, tout à l'heure, vous aviez une oréole, et votre visage était tout illuminé. C'était

[Texte]

was borne up with the substance of your brief. So thank you very much; you have given us a lot of food for thought—and happy St. Patrick's Day from St. Patrick.

Mr. Doyle: Thank you, Mr. Chairman, gentlemen.

The Chairman: From chairman Patrick. We are now back on schedule, and we will call to the table Alberta Gas Chemicals Ltd. At the moment they have not shown up; they have not checked in anyway. So that is fine; that is why I was not too worried about overextending on two very good substantive briefs relevant to the bill. It is very refreshing, to say the least, after that desultory afternoon yesterday in Vancouver. Being an objective chairman, that is all I will say so far.

I do not know who is carrying the brief or who is going to make . . . You are Mr . . .

Mr. Sam Egglestone (Senior Vice-President, Alberta Gas Chemicals): Egglestone.

The Chairman: Okay. And with you is Mr. MacRae?

Mr. K.H. MacRae (Vice-President, Marketing, Alberta Gas Chemicals): MacRae, that is correct.

The Chairman: We have your brief, so if you could give us an overview of it then the sooner we get into questions and answers the better it is.

Mr. Egglestone: Fine, Mr. Chairman. Good morning, ladies and gentlemen. I am senior vice-president of Alberta Gas Chemicals, and I am here to speak to you about Bill C-18, particularly the rail transportation portion of it. I am not a rail transportation expert, but one does not have to be to understand the impact on our company of the total absence of rail competition at our Medicine Hat plant site.

I do have other personnel with me—Mr. Park, our transportation manager, and Mr. MacRae, our vice-president of marketing—and they are prepared to field your questions.

With only five minutes, I am going to speak to only one point; that point is competitive line rates. The importance of this portion of Bill C-18 to Alberta Gas Chemicals far outweighs the total sum of all the other provisions, so perhaps it is appropriate that I only speak to the one point.

Alberta Gas Chemicals is a Canadian company owned equally by Nova, an Alberta Corporation, and Allarco Group Ltd. We are a world-scale producer of methanol or methylalcohol at three plants, all located on the same site in Medicine Hat, Alberta. The production and sale of methanol is our only business, which we started in 1975. Methanol is a water white liquid made from natural gas and it is shipped out in rail tank cars. Our total capacity is 800,000 tonnes a year and 85% of this production is exported out of Canada.

[Traduction]

sûrement attribuable à la matière importante de votre mémoire. Donc, merci beaucoup; vous nous avez donné beaucoup de matière à réflexion—et bonne Saint-Patrice.

M. Doyle: Monsieur le président, messieurs, merci.

Le président: Nous en sommes maintenant à l'*Alberta Gas Chemicals Ltd.* Ses représentants ne sont pas encore là; ils ne se sont, en tout cas, pas encore manifestés. C'est pourquoi je n'étais pas plus inquiet que de raison que nous consacrons davantage de temps à deux mémoires très importants tout à fait pertinents quant au projet de loi. C'est très rafraîchissant, pour ne pas dire davantage, après les discussions plutôt décousues que nous avons eues hier après-midi à Vancouver. Etant un président objectif, je n'en dirai pas davantage.

Je ne sais pas qui va nous présenter le mémoire . . . est-ce vous, monsieur . . .

M. Sam Egglestone (vice-président principal, Alberta Gas Chemicals): Egglestone.

Le président: Très bien. Et votre collègue, c'est M. MacRae?

M. K.H. MacRae (vice-président, commercialisation, Alberta Gas Chemicals): M. MacRae, c'est juste.

Le président: Nous avons bien reçu votre mémoire. Je vous prierais de nous en donner un aperçu aussi rapidement que possible pour que nous puissions passer au plus tôt aux questions et réponses.

M. Egglestone: Très bien, monsieur le président. Mesdames et messieurs, bonjour. Je suis le vice-président principal de *Alberta Gas Chemicals*, et je suis ici ce matin pour vous parler du projet de loi C-18, et particulièrement de la partie ayant trait au transport ferroviaire. Je ne suis pas un expert en matière de transport ferroviaire, mais je n'ai pas besoin de l'être pour comprendre les conséquences qu'entraîne pour notre société le fait qu'il n'y ait aucune concurrence sur le plan du transport ferroviaire pour notre usine à Medicine Hat.

J'ai avec moi deux collègues—M. Park, notre directeur des transports, et M. MacRae, notre vice-président à la commercialisation—qui pourront eux aussi répondre à vos questions.

Dans les cinq minutes qui me sont accordées, je n'aborderai qu'un seul aspect, celui des prix de lignes concurrentielles. Pour la société que je représente, l'importance de cette partie du projet de loi C-18 dépasse de beaucoup celle de toutes les autres dispositions qu'il renferme. Vous comprendrez donc que je m'en tienne à ce point.

Alberta Gas Chemicals est une société canadienne détenue à parts égales par Nova, *an Alberta Corporation*, et *Allarco Group Ltd.* Nous sommes un producteur mondial de méthanol ou d'alcool méthylique. Nous avons trois usines de production, toutes situées à Medicine Hat, en Alberta. La production et la vente de méthanol sont nos seules activités, dans lesquelles nous nous sommes lancés en 1975. Le méthanol est un liquide incolore que l'on fabrique à partir du gaz naturel et que nous expédions à l'aide de wagons citernes. Notre capacité totale est de 800,000 tonnes par année, et nous exportons 85 p. 100 de notre production.

[Text]

• 1005

Gentlemen, except for a few short-haul truck movements, that total 800,000 tonnes is moved by the CPR. We are a captive shipper, meaning there is only one show in town and that show is the CPR. We have not operated our plants at full capacity since 1983. At the present time, two of our three plants are shut down and the associated employees have been terminated. We operate in a very tough, competitive world market. We either compete or we die.

At the present time, with two of our plants shut down, we are only half dead, and we believe the implementation of competitive line rates will go a long way toward bringing us back to life. Competitive lines rates will enable our plants to be restarted, employees to be rehired, and our company to continue business. Unfortunately, the railways that move the total amount of our methanol product do not have to compete for our business; and therein lies the problem.

The CPR has a total monopoly position in Medicine Hat, and we are totally at its mercy. The railway has become the final determinant on which markets we can reach economically and which we cannot. We are totally helpless in this matter.

Gentlemen, some 35% to 40% of our methanol is sold in the United States, with the balance being sold in the Pacific Rim countries. We would like to sell more in the United States; it is our closest and our most natural market. The CPR, however, does not have a rail line directly from Alberta into the U.S.

I notice some of you may have been looking at this map over here. If you have, you will have noticed that 178 miles from Medicine Hat there is another railway at the Alberta boarder, which is the Burlington Northern. You will also notice that the CPR has a line running from Medicine Hat to the junction at the boarder, the junction point being Coutts, Alberta. The Burlington Northern would dearly love to move our methanol from the border at Coutts to the U.S. location, and have indeed offered us attractive rates for those movements. We believe savings of 30% to 40% can be achieved on our existing markets in the U.S. and on new markets we would hope to achieve.

I now want to give you an example of the problem of being a captive shipper, the manner in which the railway dictates your business to you and how the implementation of competitive line rates will solve the problem.

We have a customer in Wichita, Kansas. It would appear we have two options of how to get there, or at least any reasonable person would think so. We can go on the CPR to Coutts and then hook up with the Burlington Northern, who have a line right into Wichita. Another route would be to take the CPR to Portal, Saskatchewan, where the car would be handed over to the Sioux Line, which is 56% owned by the CPR. The Sioux

[Translation]

A l'exception de quelques expéditions sur de courtes distances, que nous effectuons par camion, la totalité de ces 800,000 tonnes est transportée par le Canadien Pacifique. Nous sommes un expéditeur captif: il n'y a qu'un seul transporteur à *Medicine Hat*, et ce transporteur, c'est le CP. Nous ne fonctionnons pas à plein rendement depuis 1983. A l'heure actuelle, deux de nos trois usines sont fermées, et les employés ont été licenciés. Nous oeuvrons dans un marché où la concurrence est très vive. Pour survivre, nous devons être concurrentiels.

A l'heure actuelle, avec deux de nos usines fermées, nous sommes à moitié morts, et nous croyons que l'établissement de prix de lignes concurrentiels devraient grandement contribuer à nous redonner de la vigueur. Les prix de lignes concurrentiels nous permettraient de rouvrir nos usines, de rappeler les employés et de poursuivre nos activités. Malheureusement, le transporteur ferroviaire qui transporte tout notre méthanol n'a aucun concurrent à *Medicine Hat*, et c'est à cela que tient tout le problème.

A *Medicine Hat*, le CP exerce un monopole, et nous sommes totalement à sa merci. Le chemin de fer est le facteur déterminant par rapport aux marchés que nous pouvons atteindre de manière économique ou non. Nous avons les mains liées à cet égard.

Messieurs, nous vendons de 35 à 40 p. 100 de notre méthanol aux Etats-Unis, et le reste, dans les pays en bordure du Pacifique. Nous voudrions en vendre davantage aux Etats-Unis, car c'est le marché le plus près de nous. Mais le CP n'a aucune voie qui relie directement l'Alberta aux Etats-Unis.

Certains d'entre vous ont peut-être jeté un coup d'oeil à la carte jointe à notre mémoire. Si vous l'avez fait, vous aurez remarqué qu'à 178 milles de *Medicine Hat*, il y a un autre transporteur à la frontière de l'Alberta, *Burlington Northern*. Vous remarquerez aussi que le CP possède une ligne qui va de *Medicine Hat* à la jonction, à la frontière, le point de jonction étant Coutts, en Alberta. *Burlington Northern* souhaiterait bien pouvoir transporter notre méthanol de Coutts, à la frontière, à sa destination aux Etats-Unis, et elle nous a d'ailleurs offert de très bons prix. Nous croyons que nous pourrions épargner de 30 à 40 p. 100 de nos frais pour le transport de notre méthanol destiné aux clients que nous avons actuellement aux Etats-Unis et aux nouveaux clients que nous espérons convaincre.

Je veux maintenant vous donner un exemple du problème que représente le fait d'être un expéditeur captif, de la manière dont le transporteur ferroviaire s'ingère en quelque sorte dans nos affaires, et comment l'établissement de prix de lignes concurrentielles résoudra le problème.

Nous avons un client à Wichita, au Kansas. Selon toute apparence, nous aurions deux possibilités pour faire parvenir notre méthanol à ce client, ou c'est en tout cas ce que pourrait penser toute personne dotée de raisons. Nous pourrions confier notre méthanol au CP, jusqu'à Coutts, et demander ensuite à *Burlington Northern* de le transporter jusqu'à Wichita grâce à la ligne directe qu'elle possède entre ces deux villes. Nous

[Texte]

Line would take it to Chicago and then from Chicago the Missouri Pacific would take it to Wichita. What I am about to tell you from here on is absolutely outrageous and you are not going to want to believe me, but believe me, it is true and it is documented.

The Chairman: Should we be looking at this map in your brief to illustrate what you are saying in graphic terms?

Mr. Egglestone: Yes, that would help. It is exhibit C. I think you can see there that there are obviously two ways to get to Wichita. There is short 178-mile loop from Medicine Hat to the Alberta border and then Burlington-Northern to Wichita, or the CPR through Saskatchewan through the border crossing at Portal, where it is headed over to the Sioux Line to take it to Chicago and then the Missouri Pacific into Wichita.

• 1010

When we approached the CPR on this movement and requested a rate for it, it turns out in fact that there is really only one way to get to Wichita, and that is to move via the CPR through Portal and down to Wichita.

We told the CPR that Burlington-Northern had given us attractive rates from Coutts to Wichita and we needed the CPR to give us a rate from Medicine Hat to Coutts, about the same distance from Medicine Hat to Calgary. The CPR would simply not give us a rate. It just would not give us rate.

So we wrote them and made our request, a formal request in writing. They did not reply to our letter. You will see our letter as exhibit A in your submission. Not to be outdone, we wrote them a second time and asked them again for a rate to Coutts. Again, no reply. The second letter is exhibit B in your submission.

They simply do not want any competition. This is the stalemate we have been at for many years. Certain markets of the U.S. have simply not been available to us because we could not get the freight rate from the CPR through the Coutts border crossing.

Well, recently we got totally fed up with this situation; we got desperate. Although we could not get our rate to Coutts, we nevertheless routed a car of methanol to Coutts in care of the Burlington-Northern agent there. If the CPR would move the car—we believe the law says they have to—they would eventually invoice us for that movement and we would find out what the rate is.

Well, gentlemen, they did move the car. We did get the invoice. It cost us \$13,000 to get that invoice and the rate was \$135.80 a tonne to move it 178 miles. I told you the facts were

[Traduction]

pourrions aussi demander au CP de le transporter jusqu'à Portal, en Saskatchewan, où les wagons seraient alors confiés à la *Sioux Line* qui appartient à 56 p. 100 au CP. La *Sioux Line* transporterait alors notre méthanol jusqu'à Chicago, et de là, la *Missouri Pacific* l'amènerait à Wichita. A partir de maintenant, ce que je vais vous dire est absolument révoltant, et vous ne voudrez peut-être pas me croire, mais sachez que c'est la pure vérité, et j'ai de quoi le prouver.

Le président: Serait-il bon d'examiner un peu la carte que vous avez jointe à votre mémoire pour illustrer ce que vous nous dites?

M. Egglestone: Oui, ce serait utile. L'annexe C. Vous pouvez constater, sur cette carte, qu'il y a évidemment deux trajets possibles pour se rendre à Wichita. Il y a une ligne de 178 milles entre Medicine Hat et la frontière de l'Alberta, et ensuite, de Burlington-Northern à Wichita, où on emprunte la voie du CP en Saskatchewan, qui franchit la frontière à Portal, où le convoi est ensuite pris en main par la *Sioux Line*, qui l'amène jusqu'à Chicago, et de là, la *Missouri Pacific* le prend en charge jusqu'à Wichita.

Quand nous avons approché le CP pour lui demander un prix, on nous a dit qu'il n'y avait qu'une façon de transporter notre méthanol à Wichita et qu'il devait passer par Portal pour être ensuite transporté à Wichita.

Nous avons dit au CP que Burlington-Northern nous avait fait de bons prix pour le transport de Coutts à Wichita et que nous voulions maintenant que le CP nous donne un prix pour celui de Medicine Hat à Coutts, soit la même distance qu'entre Medicine Hat et Calgary. Mais le CP a tout simplement refusé.

Nous avons donc décidé d'écrire au CP et de lui en faire une demande formelle. Nous n'avons pas eu de réponse. Nous avons joint une copie de notre lettre à notre mémoire: l'annexe A. Ne voulant pas nous admettre vaincus, nous lui avons écrit de nouveau pour lui demander un prix pour le transport de notre méthanol jusqu'à Coutts. Nous n'avons toujours pas eu de réponse. Notre deuxième lettre est à l'annexe B.

Le CP ne veut tout simplement pas admettre de concurrents. C'est l'impasse dans laquelle nous nous trouvons depuis de nombreuses années. Nous n'avons pu pénétrer dans certains marchés aux États-Unis tout simplement parce que nous ne pouvons pas obtenir de prix du CP pour le transport de notre méthanol jusqu'à Coutts.

Tout récemment, à bout de patience, nous avons fait une tentative. Même si nous ne pouvions pas obtenir de prix, nous avons néanmoins décidé d'acheminer un wagon de méthanol à destination de Coutts en donnant le nom d'un agent de Burlington-Northern comme destinataire. Nous nous sommes dit que si le CP amenait le wagon à destination—et nous croyons que la loi l'oblige à le faire—nous recevions éventuellement une facture sur laquelle le prix serait forcément inscrit.

Eh bien, messieurs! Le CP a bel et bien acheminé notre wagon à Coutts. Et nous avons reçu la facture. En tout, nous avons dû payer 13,000\$ pour obtenir cette facture, et le taux

[Text]

outrageous, but those are the facts. You will see in exhibit C the invoice for \$13,000. Just for comparison, the rate to Calgary, which is slightly further, is \$9.21. The customer in Wichita, when he gets the methanol, will not even pay \$135 a tonne for it. The rate to Coutts is 40 times as much as a reasonable rate would be. This obviously prevents us from using this border crossing.

So much for using the closest border crossing to the U.S. market. We are prevented from doing so; we are totally helpless. Competitive line rates under Bill C-18 will force the CPR to give us a proper rate to Coutts. We will then have two routes to reach our existing markets and new markets in the U.S.

We will have competition for the first time. We will have lower rates. We will increase our sales in the United States. We will create jobs for Canadians by starting up our shut-down plants—and, gentlemen, we will create jobs for the railways, because they will have increased tonnage.

We also move products to eastern Canada, and I should point out to you that we have no access to the CNR for these movements. We would use competitive line rate provisions to obtain a competitive line rate from Medicine Hat to Moose Jaw, then having once reached Moose Jaw we would have the choice of using the CNR or continuing on with the CPR to eastern Canada.

Now, what does the CPR have to say about competitive line rate provisions in Bill C-18? This monopoly position of power is so lucrative and they have become so accustomed to dictating to the captive shippers that their recommendation to your standing committee took only 11 words, which can be summarized as "delete the entire provision."

In my opinion, if competitive line rates are deleted, the entire bill should be scrapped. It is a balanced bill, and without competitive line rate provision the whole balance of the bill is shifted in favour of the railways.

Now, the CPR state unequivocally in their submission to you that if competitive line rates are implemented railway jobs will be lost and there will be "export of economic activity", whatever that means. I do not believe this for a moment, nor should you. If forced to compete at Medicine Hat, the CPR will compete and they will retain the bulk of our business. Not only will jobs not be lost, but new jobs will be created, because new markets will be within economic reach. The CPR are businessmen. They will not give up the traffic. The CPR train is going to Portal and the Soo train is going to Chicago in any case, with or without the methanol. On a marginal basis, it costs very little more to haul this car on a train that is going to

[Translation]

inscrit était de 135.80\$ la tonne pour transporter notre méthanol sur 178 milles. Je vous ai dit que c'était tout simplement scandaleux, mais ce sont les faits. A l'annexe C, vous trouverez une copie de la facture de 13,000\$. Pour fins de comparaison, je vous dirai que le prix d'une expédition à Calgary, qui est un peu plus loin que Coutts, est de 9.21\$. Quand son méthanol arrivera, notre client de Wichita ne paiera même pas 135\$ la tonne. Le prix du transport à destination de Coutts est donc 40 fois plus élevé que ce que l'on pourrait considérer comme un prix raisonnable. Cela nous empêche évidemment d'utiliser cette destination.

Et sont les frais de la destination la plus près pour traverser la frontière vers le marché des Etats-Unis. On nous en empêche, et nous sommes totalement impuissants. L'établissement de prix de ligne concurrentiels, prévu dans le projet de loi C-18, obligera le CP à nous faire un prix raisonnable pour le transport vers Coutts. Nous disposerons ainsi de deux possibilités d'atteindre nos marchés existants et nos nouveaux marchés aux Etats-Unis.

Il y aura enfin de la concurrence. Les prix seront plus avantageux. Nous augmenterons ainsi nos ventes aux Etats-Unis. En ayant la possibilité de reprendre nos activités dans nos deux usines, nous créerons de l'emploi pour des Canadiens—et, messieurs, cela vaut aussi pour les transporteurs ferroviaires, car ils auront davantage de méthanol à transporter.

Nous acheminerons aussi de nos produits vers l'est du Canada, et je vous ferai remarquer que nous n'avons aucun accès aux lignes du CN. Les prix de lignes concurrentiels nous permettront d'obtenir de bons prix pour le transport de Medicine Hat à Moose Jaw, et partant de là, nous aurons le choix d'utiliser les voies du CN ou du CP à destination de l'est du Canada.

Et que pense le CP des dispositions relatives aux prix de lignes concurrentiels du projet de loi C-18? Le monopole dont il jouit est si lucratif, et cette société est tellement habituée à dicter ses quatre volontés aux expéditeurs captifs que sa recommandation tient en quelques mots: éliminer carrément toute cette partie.

Selon moi, si l'on élimine les dispositions relatives aux prix de lignes concurrentiels, on ferait tout aussi bien d'éliminer tout le projet de loi. Je considère ce projet de loi bien équilibré, et sans la disposition relative aux prix de lignes concurrentiels, cet équilibre penchera tout en faveur des transporteurs ferroviaires.

Dans son mémoire, le CP déclare de manière non équivoque que l'établissement de prix de lignes concurrentiels entraînera des pertes d'emplois et un déplacement de l'activité économique, si vous voyez ce que cela signifie. Personnellement, je ne suis pas du tout d'accord avec le CP, et vous ne devriez pas l'être non plus. Si la ACP doit faire face à de la concurrence à Medicine Hat, il le fera, et il parviendra à conserver la meilleure part du marché. Non seulement ne perdra-t-on pas d'emplois, mais de nouveaux emplois seront créés, parce que nous aurons la possibilité d'effectuer des percées dans de nouveaux marchés. Les gens du CP sont des gens d'affaires. Ils ne laisseront pas tomber cette ligne. Le train du CP se rend à

[Texte]

the destination anyway. Competition forces one to be efficient and forces one to create new and efficient ways of doing business. I am convinced the CPR will be competitive.

• 1015

As an example, one has only to look to Fort Saskatchewan at the petrochemical example there. There the shippers were captive to the CNR until the CPR built a spur line into the chemical plants. What happened? The CNR immediately met the competition by drastically reducing its rates, thereby retaining most of the business.

Under similar circumstances, I am sure the CPR will also be competitive, will retain the business, will retain the railway jobs, and in fact will require new Canadian workers due to the increased tonnage on the railway.

Gentlemen, the injustices suffered by the captive shipper have prevailed for far too long. The competitive line rate legislation contained in Bill C-18 is long overdue and will at last correct this injustice. I urge you to recommend approval of Bill C-18, with the competitive line rate provisions totally intact. Thank you, gentlemen.

The Chairman: Mr. Egglestone, we have your brief. I am glad you went into the CLRs in such detail with very real examples, which are also set out in your brief. There are other points in your brief, very specifically, which may come up in the questions, but our staff have them and we will be incorporating them in our dissection and assessment analysis of all the briefs we have.

So I throw it open to questions. I have Mr. Taylor so far, and Mr. Angus.

Mr. Taylor: I enjoyed the brief very much, and if there is no other reason to pass this bill, certainly you have given us a reason today.

Mr. Egglestone: Thank you.

Mr. Taylor: In our country, in a free enterprise country, competition is the life-blood of the whole system. When one company gets a monopoly and then abuses that monopoly to the point they have with your company, it is certainly time for the government to step in and take some action. My only comment is that I do not know how you stood for this for so long and still stayed alive.

Mr. Egglestone: It has not been easy.

Mr. Taylor: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Angus.

[Traduction]

Portal, et celui de Soo, à Chicago, et ce, de toute façon avec ou sans le méthanol. Soit dit en passant, ce n'est pas tellement plus cher d'ajouter un wagon à un convoi déjà prévu vers une destination déterminée. La concurrence oblige un entrepreneur à se montrer efficace et le force à imaginer des moyens nouveaux et efficaces en fonction de ses activités. Je suis persuadé que le CP sera concurrentiel.

Il suffit de regarder ce qui s'est passé à Fort Saskatchewan, par exemple. Dans cette région, les expéditeurs étaient captifs du CN jusqu'à ce que le CP construise un embranchement menant directement aux usines chimiques. Le CN a immédiatement réagi en réduisant considérablement ses prix. Il a ainsi pu conserver le gros de la clientèle.

Dans des circonstances analogues, je suis persuadé que le CP saura aussi se montrer concurrentiel, qu'il conservera sa clientèle, qu'il maintiendra les emplois et, en fait, qu'il aura besoin d'encore plus d'employés en raison de l'augmentation de l'activité.

Messieurs, les injustices envers l'expéditeur captif durent déjà depuis trop longtemps. Les dispositions relatives aux prix de lignes concurrentiels du projet de loi C-18 font défaut depuis déjà fort longtemps et permettront à tout le moins de redresser cette injustice. Je vous incite fortement à recommander l'adoption du projet de loi C-18 sans retrancher quoi que ce soit aux dispositions relatives aux prix de lignes concurrentiels. Messieurs, je vous remercie.

Le président: Monsieur Egglestone, je suis heureux que vous nous ayez parlé de manière aussi détaillée des prix de lignes concurrentiels en utilisant de véritables exemples qui figurent aussi dans votre mémoire. Dans votre mémoire, vous abordez aussi un certain nombre d'autres points très précis qui ressortiront peut-être dans les questions qui seront posées, mais notre personnel en a pris bonne note et nous en tiendrons compte au moment de l'analyse de tous les mémoires que nous avons reçus.

Nous pouvons donc maintenant passer aux questions. Monsieur Taylor et ensuite monsieur Angus.

M. Taylor: J'ai beaucoup aimé votre mémoire, et s'il n'y a qu'une seule raison pour adopter ce projet de loi, vous venez de nous la donner.

M. Egglestone: Merci.

M. Taylor: Dans notre pays, un pays qui favorise la libre entreprise, la concurrence est le moteur de tout le système. Quand une société obtient un monopole et en abuse, comme le fait le CN à l'endroit de votre société, il est sûrement grand temps que le gouvernement intervienne. La seule observation que j'aurais à formuler, c'est que je me demande comment vous avez pu tolérer une telle situation pendant si longtemps et arriver quand même à survivre.

M. Egglestone: Ça n'a pas été facile.

M. Taylor: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

[Text]

Mr. Angus: Gentlemen, I think clearly on the surface it looks like CP has not been treating you fellows very fairly. But I would like to get some more information just so we can totally understand it. You have given us the rate for that short haul to Coutts on a per-tonne basis. What is the per-tonne rate going via CP all the way to . . . was it Kansas City?

Mr. Egglestone: It was to Wichita. The total rate, CPR, then the Sioux Line and then the Missouri Pacific, \$85 Canadian a tonne.

Mr. Angus: Is that short or long tonne?

Mr. T.J.A. Park (Manager, Transportation, Alberta Gas Chemicals Ltd.): Short.

Mr. Angus: Short tonne. The combined rate with the one car to Coutts, then down to Wichita, what was the net per tonne cost?

Mr. Egglestone: We cannot totally disclose the rate quoted to us by Burlington Northern, it is a confidential rate, but I can tell you that if we had a competitive line rate to Coutts, combining that with the rate Burlington Northern have given us, our savings will be in the order of 30% to 40% on that movement to Wichita.

Mr. Angus: So roughly about \$25 cheaper.

Mr. Egglestone: That would be a good estimate.

Mr. Angus: Around \$50 per Canadian tonne. In terms of the comparison, the \$9.20 per tonne that went the Medicine Hat to Calgary route, is that a single car, as opposed to a volume that, I do not know, may have some relationship to the . . . ?

• 1020

Mr. Egglestone: It is a single car rate.

Mr. Angus: It is a single car rate. Okay. So the comparisons are fair.

Mr. Egglestone: I believe so.

Mr. Angus: In terms of this \$13,000 bill, did you go to the CTC about it?

Mr. Egglestone: No, we did not.

Mr. Angus: Can I ask why?

Mr. Park: As you can see contained in exhibit A, we had asked for this rate twice over a period of one year, and it was evident it was not forthcoming. So as Mr. Egglestone has suggested, we took matters into our own hands, offered the car up for transport and waited to see what the bill was.

Mr. Angus: But once you got the bill, though . . . is there not a mechanism within the existing CTC about that kind of situation for you to appeal to them?

Mr. Park: I believe what you are referring to is section 23 of the existing Railway Act, a remedy for a shipper who feels he is paying too much for a freight rate. We have never had any experience under section 23, but from what we have heard over

[Translation]

M. Angus: Messieurs, à première vue, il semble que le CP n'ait pas été très équitable envers vous. Mais je voudrais en savoir davantage pour mieux comprendre. Vous nous avez mentionné le prix du transport d'une tonne de méthanol de Medicine Hat à Coutts. Quel est le prix pour tout le trajet . . . jusqu'à Kansas City, je pense?

M. Egglestone: Non, Wichita. Pour expédier une tonne de méthanol à Wichita, en utilisant les voies du CP, de Sioux Line et de Missouri Pacific, 85\$ en argent canadien.

M. Angus: Est-ce pour une tonne courte ou une tonne longue?

M. T.J.A. Park (directeur, Transports, Alberta Gas Chemicals Ltd.): Une tonne courte.

M. Angus: Une tonne courte. Et le prix total du transport d'une tonne de méthanol jusqu'à Wichita en passant par Coutts s'élève à combien?

M. Egglestone: Nous ne pouvons pas dévoiler le prix que nous a donné Burlington Northern car il est confidentiel, mais je peux vous dire que si nous pouvions profiter de prix concurrentiels jusqu'à Coutts, avec le prix que nous a donné Burlington Northern, nous économiserions de 30 à 40 p. 100 des frais de transport à destination de Wichita.

M. Angus: Donc, environ 25\$ de moins.

M. Egglestone: Environ, oui.

M. Angus: Le transport d'une tonne vous coûterait donc environ 50\$. Pour fins de comparaison, les 9,20\$ la tonne pour le transport de Medicine Hat à Calgary, est-ce que c'était pour un seul wagon plutôt qu'un prix établi pour une grande quantité?

M. Egglestone: C'était pour un seul wagon.

M. Angus: Pour un seul wagon. Très bien. La comparaison est donc juste.

M. Egglestone: Oui, je crois.

M. Angus: Et à propos de cette facture de 13,000\$, en avez-vous parlé à la CCT?

M. Egglestone: Non.

M. Angus: Et pourquoi?

M. Park: Comme vous pouvez le constater à l'Annexe A, nous avons demandé à deux reprises en un an d'obtenir ce prix, et il était évident que nous ne l'obtiendrions pas. Ainsi, comme l'a dit M. Egglestone nous avons décidé de prendre l'affaire en main, de demander que l'on transporte notre wagon et d'attendre de recevoir la facture.

M. Angus: Mais après que vous ayez reçu la facture, toutefois . . . N'y a-t-il pas un mécanisme qui est prévu pour vous permettre d'en appeler à la CCT dans un tel cas?

M. Park: Oui, je pense que vous parlez de l'article 23 de la Loi actuelle, une mesure que peut prendre l'expéditeur qui se sent lésé. Nous ne nous sommes jamais servi de l'article 23 par le passé, mais nous avons entendu dire, qu'en le faisant, on

[Texte]

the years it was a very difficult process. Indeed, final-offer arbitration contained in Bill C-18 would seek to replace that and streamline it.

Mr. Angus: But you have not worked within the existing rules to know whether or not they work; you have just been basing it on hearsay.

Mr. Park: Well, it is not hearsay. I do not agree with you that it is hearsay, because I have a bill for \$13,000—that is a fact.

Mr. Angus: No, no. I am referring to the process that exists within the existing act, which you have not taken advantage of to see whether the current regulations in fact work. You have taken other people's word that it does not, without having tested it yourself.

The Chairman: [*Inaudible—Editor*]... in *Freedom to Move*, and that is the public-interest section. I do not know if we had a case in history when it was used. There were a couple that took two, three, four years to process under the existing legislation regulations and procedures, which was one of the reasons why *Freedom to Move* and deregulation is before us today. That was the evidence before.

Mr. Angus: I would still appreciate an answer from the witness.

The Chairman: I think there was one. I am told now there was one situation where someone even tried to use it. Let him answer it. I think it is self-evident.

Mr. Park: Well, we only made the movement two weeks ago, so further remedies are available, Mr. Angus.

Mr. Angus: Okay. Thank you, gentlemen. It is clear from the information you have given us that there is a legitimate problem. Let me ask you as a final question, is there a way we can...? Mr. Chairman?

The Chairman: I want to get on. When it is so clear and precise and such an injustice, I really am amazed that a member will take the time to dig his own hole, to show either your knowledge or lack of knowledge of the old act, or the implications of the new act. This is what—

Mr. Angus: Mr. Chairman, I thought this process was one of learning so we understood the impact—

The Chairman: You are supposed to get your learning done before you examine the witnesses. Anyone in court will tell you that.

Mr. Angus: You mean like approving the bill in principle and then having token hearings.

The Chairman: I am not talking about the bill, I am talking about knowing the foundation from which you base your questions. That is the whole reason we are here, to clear up horrible, gross anomalies and injustices like this.

Mr. Angus: I thought it was to hear you babble on.

The Chairman: Well, I am sometimes provoked.

Mr. Angus: I will pass, Mr. Chairman.

[Traduction]

s'embarquait dans un processus fort difficile. Je suppose d'ailleurs que la procédure d'arbitrage prévu dans le projet de loi C-18 viendrait remplacé cet article et rendre le processus moins lourd.

M. Angus: Mais vous n'avez pas essayé vous-même de vous prévaloir des règles existantes pour déterminer si elles marchent ou non; vous ne vous fondez que sur des oui-dire.

M. Park: Pas tout à fait, non. Je ne suis pas d'accord parce que j'ai ici une facture de 13,000\$—et, pour moi, c'est une réalité.

M. Angus: Non, non. Je parle du processus prévu dans la loi actuelle, celui dont vous ne vous êtes pas prévalu pour vérifier si les règlements actuels fonctionnent ou non. Votre jugement repose sur ce que d'autres vous ont dit, sans avoir vous-même essayé.

Le président: [*Inaudible—Editeur*]... dans *Aller sans entraves*, et c'est la partie où l'on parle de l'intérêt public. Je ne sais pas s'il y avait un cas précis quand on l'a utilisé. Je sais qu'il y en a eu un ou deux qui ont demandé, trois, quatre ans à se régler dans le contexte des procédures et des règlements actuels. Et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous parlons aujourd'hui d'*Aller sans entraves* et de déréglementation.

M. Angus: Mais je voudrais quand même que le témoin réponde à ma question.

Le président: Je crois qu'il l'a fait. On me dit qu'il y a un cas où quelqu'un a même essayé d'y avoir recours, laissons-le répondre. Je crois que c'est évident.

M. Park: Notre requête ne remonte qu'à deux semaines. Il y a donc d'autres mesures possibles, monsieur Angus.

M. Angus: Très bien. Messieurs, je vous remercie. Il est évident, qu'avec l'information que vous nous avez donnée, qu'il y a bel et bien problème. Permettez-moi de vous poser une dernière question. Y a-t-il moyen?... Monsieur le président?

Le président: Je veux poursuivre. Quand il est aussi clair et évident qu'il y a injustice, je suis vraiment étonné qu'un député puisse prendre le temps de poser de telles questions, de faire montre de sa connaissance ou de son ignorance des anciennes lois ou des implications de la nouvelle.

M. Angus: Monsieur le président, je croyais que cet exercice avait pour but d'apprendre, afin de comprendre les effets...

Le président: Vous êtes censé avoir tout appris avant de poser des questions aux témoins. N'importe quel avocat ou juge vous le confirmera.

M. Angus: Vous voulez dire approuver le projet de loi en principe et donner ensuite des audiences pour la forme.

Le président: Je ne parle pas du projet de loi. Je parle de ce sur quoi vous vous fondez pour poser vos questions. C'est la raison de notre présence ici aujourd'hui: entendre parler d'injustice et d'anomalies aussi grossières et horribles que celles-la et les comprendre.

M. Angus: Je pensais que c'était pour vous entendre babiller.

Le président: Parfois, on me provoque.

M. Angus: J'ai terminé, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: I will pass too, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Chairman, Mr. Egglestone, we have been attempting to define the term captive shipper. In accordance with the act you come within it, because it defines it as a single-railway community. You might also be a commodity captive as well. I wonder if you have given consideration to the definition of captive shipper and whether it should be enlarged so would include you in another capacity. I would think that in Medicine Hat there are truck carriers who would be glad to find some of your traffic and carry it for you that short distance to Burlington Northern.

Mr. Egglestone: We move a small amount of traffic by truck now, but only short distances. That is one of the alternatives we have looked at—trucking methanol to Coutts, but then we would have to put up an extensive infrastructure there of storage tanks, pumping stations, loading stations, in order to offload the trucks and then load them on to Burlington Northern. Our preliminary numbers on the capital we would have to put in there is excessive, but we are still exploring.

• 1025

Mr. Reid: Have you made any projections as to how far you can cost-efficiently transport methanol by way of motor vehicle transport?

Mr. Egglestone: My experts tell me that we can only move it to about 100 to 125 miles economically by truck. Trucks only carry, even the large ones, about 5,000 gallons. Our tank cars carry 30,000 gallons, six times the quantity.

Mr. Reid: The original premise of my question is whether or not you are satisfied with the definition of captive shipper or should we give it further consideration.

Mr. Egglestone: I am not totally familiar with the definition you have.

Mr. Belsher: The way it is in the bill I think will suit you.

Mr. Reid: That is right, it will suit them.

Mr. Egglestone: Yes, it does. We are satisfied with it.

Mr. Cochrane: What percentage of your capacity are you currently using?

Mr. Egglestone: We are running about 60%. We have two of our three plants shut down, but the plants are not all the same size.

Mr. Cochrane: Are transportation costs about 25% of your overall costs?

Mr. Egglestone: They are the largest single cost we have. Our product is made from natural gas, and that used to be the

[Translation]

Le président: Monsieur Robichaud?

M. Robichaud: Je n'ai pas de question, monsieur le président.

Le président: Monsieur Reid?

M. Reid: Monsieur le président, monsieur Egglestone, nous avons tenté de définir l'expression expéditeur-captif. Selon la loi cette définition colle tout à fait à votre situation, parce que vous êtes bel et bien dans une collectivité où il n'y a qu'un seul transporteur ferroviaire. On pourrait aussi dire que vous êtes captif de votre produit. Je me demande si vous avez songé à la définition d'expéditeur captif et à la possibilité qu'on l'élargisse. Je serais enclin à croire qu'à Medicine Hat il y aurait des camionneurs qui se feraient un plaisir de transporter votre méthanol chez Burlington Northern.

M. Egglestone: Nous utilisons des camions à l'heure actuelle, mais seulement sur de courtes distances. C'est une possibilité que nous avons envisagée—expédier notre méthanol à Coutts par camion—mais il faudrait mettre en place toute une infrastructure de citernes, de stations de pompage et de stations de chargement pour transférer le méthanol des camions ou dans les citernes de Burlington Northern. Les premiers calculs que nous avons effectué sur l'investissement que cela représenterait donnent des résultats démesurés, mais nous y travaillons toujours.

M. Reid: Avez-vous calculé sur quelle distance vous pouvez, de façon rentable, transporter le méthanol par camion?

M. Egglestone: Des spécialistes me disent que par camion, cela n'est rentable que sur 100 à 125 milles. Les camions, même les gros poids-lourds, ne peuvent transporter qu'environ 5,000 gallons, mais nos camions-citernes en transportent 30,000 gallons, soit six fois plus.

M. Reid: Je vous posais cette question pour savoir si vous étiez d'accord avec la définition de «transporteur captif» ou si nous devrions la mettre au point.

M. Egglestone: Je ne connais pas très bien la définition que vous en avez donnée.

M. Belsher: La définition du projet de loi devrait vous convenir.

M. Reid: C'est vrai, elle leur conviendra.

M. Egglestone: Oui, elle nous paraît acceptable.

M. Cochrane: Quel pourcentage de votre capacité utilisez-vous actuellement?

M. Egglestone: Nous fonctionnons à environ 60 p. 100. Deux de nos trois usines sont fermées, mais elles ne sont pas toutes les trois de la même grandeur.

M. Cochrane: Est-ce que les frais de transport représentent environ 25 p. 100 de vos frais généraux?

M. Egglestone: C'est notre charge la plus lourde. Notre produit est fabriqué à partir du gaz naturel, et c'est le gaz naturel qui constituait notre poste de défense le plus important,

[Texte]

single largest cost we had. But gas prices have come down, and railway costs have continued to rise.

Mr. Cochrane: Have you done any projections on what market share you can pick up that you currently do not have? You are looking at competing in the United States for your market. If you can reduce 25% of your costs by 25%, have you looked at what percentage of the market you can get?

Mr. Egglestone: I will let Mr. MacRae handle that.

Mr. MacRae: We believe that under the railroad deregulation and competitive line rates we can penetrate markets that we currently cannot get to, which are basically in the United States, south and east of Chicago.

Mr. Cochrane: So you think you could expand your market.

Mr. MacRae: That is right.

Mr. Cochrane: Any effect upon your capacity?

Mr. MacRae: Definitely.

The Chairman: Mr. Egglestone, I want to thank you for your brief, which illustrates many of the problems you have. You are not suggesting any amendments. The main point is that if the CLR's are not there, you are not interested in Bills C-18 and C-19, is that correct?

Mr. Egglestone: That is right.

The Chairman: I call the next witness, which is Dow Chemical Canada Inc. Appearing on its behalf are Mr. Cooper and Mr. Matt. We have a brief that has been circulated. If you give your overview or read your brief or whatever, we get into the questions after the oral presentation, which sometimes becomes more illuminating.

Mr. Robert T. Cooper (Traffic Manager, Dow Chemical Canada Inc.): Our brief this morning is really to do with Bill C-18 on rail regulation. To put my comments in perspective for you, I will take a moment to describe our company's operation.

Dow Canada employs some 3,840 people in its manufacturing operations in Sarnia and Toronto, Ontario, Fort Saskatchewan in Alberta, and Varennes, Quebec. We also operate terminals in Vancouver, Thunder Bay, and along the St. Lawrence Seaway.

In 1986 Dow Canada shipped 2.5 million short tonnes of product by rail, using a fleet of over 2,000 leased or owned tank cars. We also shipped approximately 1.2 million tonnes by road transport. Our 1986 sales totalled \$1,394 million, of which \$264 million, or 18.9%, represented export-related sales. Overland freight costs amounted to 9.3 of our total sales, or \$130 million, and about \$115 million of that was spent on transportation in Canada.

[Traduction]

mais les prix du gaz ont baissé tandis que les prix et chemins de fer ont continué à augmenter.

M. Cochrane: Avez-vous calculé quelle part du marché, qui vous échappe à présent, vous pourriez conquérir? Vous essayez d'élargir votre marché aux États-Unis. Si vous parvenez à réduire de 25 p. 100 vos coûts, savez-vous quel pourcentage du marché vous pourriez obtenir?

M. Egglestone: Je vais laisser M. MacRae vous répondre sur ce point.

M. MacRae: Avec la déréglementation des transports ferroviaires et les prix de lignes concurrentiels, nous pensons être en mesure de pénétrer des marchés qui nous sont actuellement fermés et qui se trouvent, pour l'essentiel, aux États-Unis, au sud et à l'est de Chicago.

M. Cochrane: Vous pensez donc pouvoir élargir votre marché.

M. MacRae: C'est exact.

M. Cochrane: Cela influera-t-il votre capacité?

M. MacRae: Certainement.

Le président: Monsieur Egglestone, je voudrais vous remercier de votre mémoire, qui met en relief un grand nombre de vos difficultés. Vous ne nous proposez pas d'amendements. Le fait saillant, c'est que sans prix de lignes concurrentiels, vous n'êtes pas favorables aux projets de loi C-18 et C-19, n'est-ce pas?

M. Egglestone: C'est bien cela.

Le président: Je vais donner la parole au témoin suivant, *Dow Chemical Canada Inc.*, qui est représenté par MM. Cooper et Matt. Nous avons reçu un mémoire, qui a été diffusé. Si vous nous résumez ou nous lisez votre mémoire, vous nous le présentez comme bon vous semble, nous pourrions ensuite passer aux questions qui, souvent, font la lumière sur les faits.

M. Robert T. Cooper (directeur du trafic, Dow Chemical Canada Inc.): Notre mémoire ce matin porte sur la réglementation ferroviaire contenue dans le projet de loi C-18. Pour replacer mes observations dans leur contexte, je vais brièvement nous décrire notre société.

Dow Canada emploie environ 3,840 personnes dans ses usines de Sarnia et de Toronto, en Ontario, de Fort Saskatchewan en Alberta et de Varennes, au Québec. Nous exploitons également des terminaux à Vancouver, Thunder Bay et sur la Voie maritime du St-Laurent.

En 1986, Dow Canada a transporté 2,5 millions de tonnes courtes-milles de produits par rail, avec un parc automobiles de plus de 2,000 camions-citernes qui nous appartiennent ou qui sont loués. Nous avons également expédié environ 1,2 million de tonnes par transport routier. En 1986, nos ventes se sont élevées à 1,394 millions de dollars, dont 264 millions, soit 18,9 p. 100, représentaient des ventes pour l'exportation. Les coûts de transport terrestres se sont élevés à 9,3 p. 100 des ventes totales, c'est-à-dire 130 millions de dollars; sur cette somme, environ 115 millions de dollars ont été dépensés au titre de transport de marchandises au Canada.

[Text]

• 1030

We fully support the policy statements of clause 3 of Bill C-18 from which the legislation was developed, especially the comment that safety will receive top priority. Dow Canada is totally committed to transporting our products safely and would not support this legislation if we felt that safety would be jeopardized.

Portions of the proposed legislation which are particularly important to us are confidential contracts. These will permit us to negotiate services and freight rates which are better tailored to meet our needs and those of our customers. They will also permit us to compete on a more equal basis with foreign competition.

Another important aspect is the extension of interswitching limits to 30 kilometres or more through application to the agency. We believe this will benefit us and our customers by providing competitive rail services where it has not existed in the past. It would also allow us to use single line carriers or routes to customers captive to one railway outside the 30 kilometre switching limits and the 50 kilometre terminal running rights.

We fully support the bill with regard to terminal running rights, providing that the granting of such operating authority to the applicant does not adversely affect the operations of the owning carrier or the level of service enjoyed by those shippers who do not intend to take advantage of terminal running right options. We submit that this criteria should be a standard condition imposed by the agency under subclause 149(2) whenever it grants operating authority for terminal running rights.

We also support the idea of competitive line rates, but we do not believe it will a benefit to Dow Chemical. We think it will assist other shippers if it does not lead to shorthauling of Canadian railways where existing Canadian railway competition exists.

We believe that the improved dispute resolution mechanism will provide accessible and rapid means of resolving disputes when commercial negotiations have failed. Dow Chemical feels that these improvements are necessary, but they must not be allowed to compromise the confidentiality of carrier-shipper negotiations or encourage frivolous application to the agency. We also feel that the dispute resolution should not be used if modal or intermodal competition exists.

We submit that the agency should not have the power to inquire into an existing confidential contract as set forth in paragraph 60(d) in conducting an investigation under clause 59. We are extremely concerned about protecting the confidentiality of contracts negotiated in good faith and we feel the agency's power to take into consideration the comments of any

[Translation]

Nous appuyons sans réserve l'énoncé de principes, figurant à l'article 3 du projet de loi C-18 sur lequel est fondée la mesure législative, en particulier le principe selon lequel la sécurité aura la priorité absolue. Dow Canada s'est donné pour objectif premier la sécurité du transport de ses produits et ne serait pas en faveur de ce projet de loi s'il lui semblait que cette sécurité en serait compromise.

Les points qui nous intéressent particulièrement sont les contrats confidentiels, qui permettront aux expéditeurs de négocier des services et des tarifs de transport des marchandises mieux adaptés à leurs besoins et à ceux de leurs clients et nous permettront également de mieux affronter la concurrence des Américains.

Le fait de porter à 30 kilomètres ou davantage sur demande à l'Office la limite de changement de voies aura des avantages pour les expéditeurs et les destinataires des villes car ils jouiront ainsi de services de transport ferroviaires concurrentiels auxquels ils n'avaient pas accès dans le passé. Cela nous permettrait également d'utiliser des transports à ligne unique ou des parcours à destination de clients captifs d'une seule compagnie ferroviaire en dehors de la limite des changements de voies de 30 kilomètres et des droits de circulation de 50 kilomètres.

Nous sommes entièrement en faveur du projet en ce qui concerne les droits de circulation, à condition que l'octroi d'un tel droit ne porte pas atteinte aux opérations du transporteur ou au niveau de services accordés aux expéditeurs qui n'ont pas l'intention de profiter de leurs options de droit de circulation. Nous proposons de faire de ce critère une condition imposée par l'Office aux termes du paragraphe 149(2) lorsque celui-ci accorde l'autorisation d'exploitation pour les droits de circulation.

Nous sommes également en faveur de prix de lignes concurrentiels, bien que cette disposition ne présente aucun avantage particulier pour Dow Chemical. Nous pensons que cette disposition aidera d'autres expéditeurs, mais à condition de ne pas entraîner le recours à des transporteurs américains sur de courte distance là où des services ferroviaires concurrentiels canadiens sont disponibles.

Nous pensons que l'amélioration des mécanismes de résolution permettra de résoudre rapidement les conflits lorsque les négociations commerciales échouent. Dow Chemical estime que ces améliorations sont nécessaires, mais qu'elles ne doivent pas compromettre la confidentialité des négociations ni encourager le dépôt de demandes non fondées à l'Office. Nous considérons également qu'il conviendrait de ne pas faire appel à ce mécanisme de résolution des conflits s'il existe une concurrence modale ou intermodale.

Nous pensons que l'Office ne devrait pas avoir le pouvoir de faire une enquête sur un contrat confidentiel comme prévu à l'alinéa 60(d) en menant une enquête conformément à l'article 59. Nous tenons beaucoup à protéger le caractère confidentiel de contrats négociés de bonne foi et considérons que le pouvoir de l'Office de tenir compte du contenu d'un contrat confiden-

[Texte]

confidential contract pursuant to subclause 62(2) should be removed.

We are also very sympathetic to the request of the Canadian railways for greater movement and greater freedom to manage their business. We feel that both the shipper and the railway must be winners under this legislation. With regard to such things as branch line subsidization, we feel that if a service of the railway is mandated, they should be fully compensated for any operating losses under these services. If it is proven that no safety is jeopardized, then they should be allowed to remove cabooses.

In conclusion, Dow Canada fully supports the policies and principles stated in Bill C-18. We believe that the economic deregulation of Canada's transportation system at this time is critical to our ability to compete effectively in the U.S. and world markets and to protect our domestic market share from imports. It is essential to our industry if we are to protect existing manufacturing employment and to provide opportunities for further growth. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cooper, for your very short overview and your brief. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord vous remercier d'avoir eu la courtoisie et la gentillesse de nous faire parvenir une copie de votre mémoire en français. I want to thank you for the translated copy of your memo. I appreciate that.

• 1035

From your comments, you have absolutely no amendments you would like to propose to the bill, and you would like to see it pass as is, and I take it as soon as possible.

Mr. R. Cooper: Yes, we would like to see it passed. As I discussed a little bit earlier, maybe not so much amendments but some alterations to it such as short-hauling of the rail carriers when there is modal competition.

Mr. Robichaud: You say we need a good competitive transport system so you may keep your market in the United States and also your world markets. If no changes are made, do you see any loss of those markets; and if so, to what extent?

Mr. R. Cooper: We feel we need this bill passed in order to effectively compete with our U.S. and foreign competitors. The main part of the bill for Dow Chemical is the increased switching limits and confidential contracts.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

[Traduction]

tiel déposé auprès de lui, ou mis à sa disposition, conformément au paragraphe 62(2), devrait être éliminé.

Nous sommes également très favorables à la demande des chemins de fer canadiens qui voudraient jouir d'une plus grande liberté dans la gestion de leur entreprise, car il nous semble que le transporteur et les compagnies ferroviaires devraient tous deux gagner à cette législation. En ce qui concerne la question de subventionnement des embranchements, il nous semble que si une compagnie ferroviaire assure un service parce que c'est dans son mandat, elle devrait être pleinement indemnisée de toute perte d'exploitation entraînée par ce service. Si la preuve est faite que la sécurité n'est pas compromise, les sociétés ferroviaires devraient être autorisées à supprimer les fourgons de queue.

En conclusion, Dow Canada souscrit entièrement à la politique et aux principes énoncés dans le projet de loi C-18. Nous estimons que la déréglementation économique du réseau de transport du Canada revêt une importance cruciale si nous voulons pouvoir affronter la concurrence sur le marché américain et sur les marchés mondiaux et protéger notre part du marché intérieur contre les importations. La déréglementation a une importance capitale pour notre industrie si nous voulons protéger les emplois actuels et ménager des possibilités de croissance. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Cooper, pour votre mémoire et du bref résumé que vous en avez fait. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Allow me first to thank you for your courtesy and kindness in sending us a copy of your brief in French. Je voudrais vous remercier pour la traduction de votre mémoire. Je vous en suis vraiment reconnaissant.

D'après ce que vous venez de dire, vous n'avez vraiment pas d'amendement à proposer au projet de loi et vous voudriez le voir adopté tel quel et dans les plus brefs délais.

M. R. Cooper: Oui, nous voudrions qu'il soit adopté. Comme je le disais tout à l'heure, nous ne souhaitons pas tant y apporter des amendements que certaines modifications touchant au transport sur courte distance par voie ferroviaire lorsqu'il y a concurrence entre différents modes de transport.

M. Robichaud: Vous dites que nous avons besoin d'un bon système de transport concurrentiel, afin que vous puissiez conserver votre marché américain et vos autres marchés mondiaux. En l'absence de changements, prévoyez-vous un recul sur ces marchés et, dans l'affirmative, dans quelle mesure?

M. R. Cooper: Si nous voulons soutenir une concurrence efficace avec nos rivaux américains et étrangers, ce projet de loi doit être adopté. La partie la plus importante, pour Dow Chemical, porte sur l'augmentation des limites de changement de voie et sur les contrats confidentiels.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

[Text]

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, on the matter of confidential contracts, there have been some who suggest that they should only be in place if necessary on international traffic to and from the United States, for particularly the rail and trucking industry, to provide an equity of opportunity for Canadian transporters with American ones, that they are not necessary in Canada.

• 1040

As some have suggested, including myself in my years of experience when I was on the railroad, the system of agreed charges worked very well but it was too narrow. Would you agree that an expanded system of agreed charges in Canada, commodity by commodity, would be more fair to all shippers? All they would have to do to be eligible for the agreed charge would be to ship, say, 75% of the traffic moved by a certain carrier in order to get it. This means then that the small shipper, manufacturer or processor would have the same equal opportunity as the large one. It seems to me that the large shippers and what not will be able to get the benefit of very nice confidential contracts, which the little fellow just is not going to get. You will never know how he is being treated anyway because it is confidential. It seems to me this is anti-competitive.

What would be wrong with having the confidential contracts apply to international traffic and having an expanded system of agreed charges that are out front where everybody can see it and there is no under-the-table horsing around?

Mr. R. Cooper: One point about it is that our U.S. or foreign competitors still would know what our freight rates were and could still come it at a delivered price under our cost, taking in the freight rate as one part of the transportation cost.

Mr. Benjamin: I am talking about agreed charges on Canadian domestic traffic only, the confidential contracts on the international traffic, whether it is truck or rail.

Mr. R. Cooper: But our competitor in the U.S. would still know our Canadian freight rate, but we would not know his international freight rate coming into Canada.

Mr. Benjamin: You missed my point. For stuff that is made and originates in Canada and is going from Sarnia to Ottawa or from Fort Saskatchewan to Regina, what does it matter if the American carrier knows what the rate is?

Mr. R. Cooper: Our American competitor who is selling product into Canada knows what the rate is. Can still come in under a lower delivered price because of knowing our freight rate and we do not know the freight rate he is going to use when quoting on the business.

[Translation]

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: En ce qui concerne les contrats confidentiels, messieurs, certains ont avancé qu'il ne devrait y en avoir qu'en cas de nécessité, pour le trafic international à destination et retour des États-Unis, en particulier pour le camionnage et le transport ferroviaire, pour mettre sur un pied d'égalité les transporteurs canadiens avec les transporteurs américains, mais qu'ils ne sont pas nécessaires au Canada.

Comme l'ont proposé certains, dont moi-même pendant les années où j'ai acquis de l'expérience dans les transports ferroviaires, le système de prix convenus fonctionnait très bien, mais il était trop restrictif. Est-ce que vous pensez qu'un élargissement du système des prix convenus au Canada, marchandise par marchandise serait plus juste envers tous les transporteurs? Pour être admissibles à ce prix convenu, il leur suffirait de transporter un certain pourcentage, mettons 75 p. 100, des marchandises d'un certain transporteur pour les obtenir. Ceci mettrait donc le petit expéditeur, producteur ou transformateur sur un pied d'égalité avec les grands. J'ai l'impression en effet que les grosses entreprises d'expédition parviendront à bénéficier de contrats confidentiels alléchants, qui passeront sous le nez des petites entreprises. Mais les contrats étant confidentiels, vous ne saurez de toute façon jamais l'injustice dont la petite entreprise est victime. Il me semble que c'est contraire à l'esprit de concurrence.

Quel désavantage y aurait-il à ce que les contrats confidentiels s'appliquent au trafic international et à ce qu'on élargisse le système des prix convenus autour desquels il n'y a pas de mystère, ni de manigances en sous-main?

M. R. Cooper: Le problème, c'est que nos concurrents américains ou étrangers seraient quels sont nos tarifs de frêt et pourraient toujours encore baisser leur prix en dessous de notre coût, absorbant le tarif de frêt comme un élément du coût du transport.

M. Benjamin: Je parle de prix convenus uniquement pour le transport au Canada des marchandises, les contrats confidentiels pour le trafic international, que ce soit par transport ferroviaire ou routier.

M. R. Cooper: Mais notre concurrent américain connaîtrait toujours encore le tarif de frêt canadien alors que nous ne connaîtrions pas le tarif international des marchandises à destination du Canada.

M. Benjamin: Vous n'avez pas compris ce que je voulais dire: dans le cas de marchandises produites au Canada et expédiées du Canada, qui vont de Sarnia à Ottawa ou de Fort Saskatchewan à Regina, est-il important que le transporteur américain en connaisse le tarif?

M. R. Cooper: Notre concurrent américain qui vend des produits au Canada sait quel est le tarif. Et parce qu'il le sait, il peut toujours encore proposer un prix à la livraison inférieur, alors que nous ne connaissons pas le tarif qu'il utilisera dans ses devis.

[Texte]

Mr. Benjamin: You like everyone else have quite rightly emphasized the whole matter of safety and security in transportation and I know you do in your own industry. Mr. Nance, a recognized international authority, appeared before our committee yesterday. He has also written a book about safety in the airline business under deregulation. He urged us not to make the mistakes they did. He urged us to put in place all of the safety boards and sufficient inspectors and enough air traffic controllers, enough inspection and investigative procedures and enforcement procedures in the rail and trucking industry before you apply this legislation. We have the cart before the horse. He said once the deregulation stuff is in place, by the time you get the other safety measures in place, two or three years have elapsed and you will just never catch up.

I understand that in California now the only way they are being able to get at these guys now . . . they have not been able to go back on safety standards and what not so they are getting at them through rate controls. They are going back to a regulatory regime of rate making in order to get at these guys who are bad operators. Do you not think it makes sense to do the safety provisions and get them in place and functioning before we move any further?

Mr. R. Cooper: No, I think we have existing regulations on safety. Most industries have safety programs opposite their carriers. I know as far as Dow Chemical is concerned, we do audits of the carriers every year. We go out and inspect their terminals and their equipment; it is done when it comes in the plant prior to loading. We have a form. We are also adapting the U.S. safety form through the CCPA in Canada, which will be in place this year as well. We believe there is enough faith in the industry that they are going to operate under a safe—

• 1045

Mr. Benjamin: I believe good, reputable, legitimate companies like your own will do that. It is the jerk-water, fly-by-night outfits that you have a hell of a time finding out about until it is too late. It has been the problem down there. The inners and outers start up, take turns going broke, pull out and that sort of thing. That is what I am thinking about.

Our major airlines, Air Canada, PWA, Canadian Pacific, have an excellent record and our established legitimate trucking companies have an excellent record. I am not trying to pick on firms such as yours. I know you people and your employees work hard at that, but there is a wide, wide gap, which is not going to be filled until two, three, or four years after this legislation comes into place.

[Traduction]

M. Benjamin: Vous avez, à l'instar de bien d'autres vigoureusement insisté sur la question de sécurité des transports et je sais que c'est un principe auquel vous tenez dans votre industrie. M. Nance, spécialiste international renommé, a comparu hier devant notre Comité. Il est également l'auteur d'un livre sur la sécurité aérienne sous la déréglementation. Il nous a exhorté à ne pas suivre l'exemple américain et à mettre en place toutes les commissions de sécurité, ainsi qu'un nombre suffisant d'inspecteurs et de contrôleurs du trafic aérien, d'imposer suffisamment d'inspections et de procédures d'enquêtes et d'application des règlements dans les transports routiers et ferroviaires avant de mettre en vigueur ce projet de loi. Nous avons mis la charrue avant les boeufs. Il nous a dit qu'une fois lancée la déréglementation, il faut deux ou trois ans pour mettre en place la mesure de sécurité et on risque de ne jamais rattraper le retard ainsi pris.

On nous a dit qu'en California, à l'heure actuelle, la seule façon de poursuivre ces gens est . . . Ils ne sont pas parvenus à réinstaurer les normes de sécurité et autres, et ce n'est que par le contrôle des prix qu'ils parviennent à les tenir en place. Ils vont en revenir à un régime de réglementation des prix pour coincer les mauvais exploitants. Ne pensez-vous pas qu'il serait plus raisonnable de mettre d'abord en place les dispositions de sécurité et de voir comment elles fonctionnent avant de procéder plus avant?

M. R. Cooper: Non, nous avons actuellement des règlements sur la sécurité. La plupart des secteurs ont organisé des programmes de sécurité pour leurs transporteurs. Je sais qu'en ce qui concerne *Dow Chemical*, nous procédons chaque année à une vérification des transporteurs. Nous inspectons sur place leurs terminaux et leur matériel, et nous le faisons avant le chargement, lorsque les camions arrivent à l'usine. Nous avons un formulaire et nous adaptons également le formulaire de sécurité américain par l'intermédiaire de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, formulaire qui sera également prêt cette année. Notre secteur a suffisamment confiance à notre avis de l'importance de la sécurité . . .

M. Benjamin: Je crois que des sociétés solides, de bonne réputation, avec des antécédents comme la vôtre ne feront, mais n'en attendez pas autant d'entreprises vermineuses, de chevaliers d'industries où vous aurez beaucoup de mal à mettre au jour les expédients jusqu'à ce qu'il soit trop tard. C'est ce qui a constitué le problème aux États-Unis. Les marchands à la sauvette montent une entreprise, font faillite l'un après l'autre, sortent du circuit et autre micmac. C'est à ceux-là que je pensais.

Nos grandes compagnies aériennes, Air Canada, PWA, *Canadian Pacific*, ont une excellente réputation, de même que nos grandes sociétés de camionnage. Ce n'est pas à ces entreprises que je pense. Je sais que des gens comme vous et vos employés avez à coeur ces consignes de sécurité, mais il se crée un grand vide qui ne pourra être comblé que d'ici deux, trois ou quatre années après l'adoption de ce projet de loi.

[Text]

Mr. R. Cooper: I think we should expedite safety codes as quickly as possible. I am not sure it is really any different with a smaller operator today than it would be under deregulation.

Mr. Benjamin: The executive officer of the Canadian Air Transport Association of Canada—that is all the airlines—is a former Deputy Minister of Transport. He should know. He appeared before the committee in Ottawa and said that in the airline field alone, even with the addition of 100 inspectors, they are still desperately short. Do you not think we need time to get those in place?

Mr. R. Cooper: No. I think there are a lot of things in place now which lead towards safety of transportation and people.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I have one question, which involves the confidentiality you are supporting. In the bill—I think it is in subclause 120.(3)—once a year, the agency has the power to make a summary of the confidential contract other than the actual public rate. Does this clause give you any concern?

Mr. R. Cooper: No, it does not.

Mr. Taylor: You are not worried about it?

Mr. R. Cooper: No.

Mr. Taylor: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: On the same point, speaking about confidential rates, have you considered the public interest provisions, clause 59, where rates may become subject to an investigation in the public interest of the country? Have you read that clause and related it to your statement that confidentiality must be strictly protected by legislation? Are you satisfied with the protection of those provisions?

Mr. R. Cooper: We are, but possibly the definition of public interest is too broad a statement. Almost anyone can make a public interest claim.

Mr. Reid: Can the legislation give you the protection you are looking for before you enter into confidential rates?

Mr. R. Cooper: If we allow the investigations to go ahead, I do not believe it can. The more times a confidential contract is investigated and the more people who know, the greater the chance of that information being leaked.

Mr. Reid: I suggest you might review it and offer an amendment if it does not give you the protection you want.

The Chairman: Mr. Cooper, thank you for appearing and for your brief. In your introduction, I see you have plants in Fort Saskatchewan.

[Translation]

M. R. Cooper: Je crois que nous devrions adopter aussi rapidement que possible des codes de sécurité. Je ne sais pas si les circonstances actuelles sont différentes, pour une petite entreprise, qu'elles le seraient avec la déréglementation.

M. Benjamin: L'un des directeurs de l'Administration canadienne des Transports aériens—qui représente toutes les compagnies aériennes—est un ancien sous-ministre des Transports et devrait donc être au fait de la situation. Il a comparu devant le Comité à Ottawa et il a dit que rien que pour les transports aériens et malgré l'embauche de 100 inspecteurs supplémentaires, il y a toujours encore une grande pénurie d'inspecteurs. Ne pensez-vous pas qu'il va nous falloir du temps pour imposer ces normes de sécurité?

M. R. Cooper: Non, car d'ores et déjà il existe un grand nombre de règlements pour la sécurité du transport des marchandises et pour la sécurité des gens.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin. Vous avez la parole, monsieur Taylor.

M. Taylor: J'ai une question relative aux contrats confidentiels en faveur desquels vous êtes. Dans le projet de loi—je crois qu'il s'agit du paragraphe 120(3)—l'office a le pouvoir, une fois par an, de publier le résumé des renseignements non confidentiels désignés par règlement et contenu dans un contrat confidentiel, cet article vous inquiète-t-il?

M. R. Cooper: Non, pas du tout.

M. Taylor: Vous n'en concevez aucune inquiétude?

M. R. Cooper: Non.

M. Taylor: C'est tout ce que je voulais demander, monsieur le président.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Je voudrais en rester à cette question des contrats confidentiels: avez-vous examiné l'article 59, les dispositions d'intérêt public, d'après lequel une personne ayant des motifs de croire qu'un prix fixé risque de porter préjudice à l'intérêt public peut demander à l'Office de faire enquête dans l'intérêt public du pays? Avez-vous lu cette clause et y avez-vous songé quand vous avez dit que le caractère confidentiel des contrats doit être strictement protégé par la loi? Êtes-vous satisfait de la protection assurée par ces dispositions?

M. R. Cooper: Nous le sommes, mais la définition de l'intérêt public est peut-être trop large. On ne peut, à tout propos, invoquer l'intérêt public.

M. Reid: La loi peut-elle vous donner la protection que vous attendez avant de passer des contrats confidentiels?

M. R. Cooper: Je ne pense pas qu'elle le puisse si nous permettons qu'on fasse enquête. Plus on fera d'enquêtes sur des contrats confidentiels et plus de gens seront au courant, plus il y aura de chances de fuites.

M. Reid: Vous pouvez toujours proposer un amendement si vous pensez être insuffisamment protégé.

Le président: Merci d'avoir comparu et merci de votre mémoire, monsieur Cooper. Je constate, après votre introduction que vous avez des usines à Fort Saskatchewan.

[Texte]

Mr. R. Cooper: Yes.

The Chairman: Was it your plant which was referred to by the previous witness in terms of CN-CP? There was a captive situation and either the threat of building another railway or the actual building of another line into Fort Saskatchewan which made a marked difference in rates.

Mr. R. Cooper: No, the line was actually built into Scotford, not into Fort Saskatchewan.

The Chairman: Thank you very very much.

• 1050

Our next witness is the Canadian Industrial Transportation League. We welcome to the table Mr. Brian Tingley, the chairman of the Canadian Industrial Transportation League. Mr. Tingley, you have been sitting here listening to us this morning, so you sort of know our format, which becomes more flexible from time to time. If you could give sort of an overview or highlight your brief, then we will throw it open to questions.

Mr. Brian Tingley (Chairman, The Canadian Industrial Transportation League (Alberta Division)): Thank you, Mr. Chairman. We welcome the opportunity to submit our views on economic regulatory reform. The members of the committee will be familiar with the work of the league from submissions made by its national office. The league represents the interests of Canada's shippers. Simply put, we represent those who pay the freight bills in the country. Here in Alberta, we have 36 corporate members, representing all facets of Alberta's economy.

We feel that the legislation now before you is of vital importance to this province. It would not be misrepresenting the facts to say that there has never been an issue of greater importance than the reform of existing transportation legislation.

When the present NTA was passed into law 20 years ago, it was recognized as a bill that met the needs of shipper and carrier alike. Over the past 20 years our markets have matured to the point where existing transportation legislation has become restrictive and oppressive. The present NTA hinders our ability to compete in global markets, especially with our largest trading partner, the United States.

This legislation is the result of lengthy discussions between shippers, carriers, and governments. It is positive, made-in-Canada legislation that will enhance the ability of Canadian industry to compete nationally and internationally. We hope you will give it your support.

In regard to Bill C-19, the Motor Vehicle Transport Act, the league supports the move to fit, willing, and able as the only entry criterion into the trucking market. We believe the Canadian trucking market is mature enough to adopt this criterion without an interim reverse-onus public interest test.

[Traduction]

M. R. Cooper: C'est exact.

Le président: Est-ce de votre usine qu'il s'agissait lorsque le témoin qui vous a précédé a parlé CN-CP? Il s'agissait d'une situation où une entreprise était à la merci d'un seul transporteur et seul la menace pour construire une autre voie ferrée où la construction d'une autre ligne menant à Fort Saskatchewan a fortement influé sur les tarifs.

M. R. Cooper: Non, la ligne ferroviaire a été effectivement aménagée à Scotford mais pas à Fort Saskatchewan.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Nous avons maintenant pour témoin la Ligue canadienne de transport industriel et souhaitons la bienvenue à M. Brian Tingley, qui en est le président. Vous avez passé la matinée à nous écouter, monsieur Tingley, et vous savez donc comment nous procédons et que notre procédure n'a rien de rigide. Vous pourriez donc commencer par nous résumer votre mémoire ou par nous en tracer les grandes lignes et ensuite nous vous poserons des questions.

M. Brian Tingley (président, Ligue canadienne de transport industriel, division de l'Alberta): Je vous remercie, monsieur le président. Nous sommes heureux d'exposer devant vous notre opinion sur la réglementation. Le Comité a certainement reçu des mémoires et représentations de notre siège central, de sorte qu'il est bien informé sur les travaux de notre Ligue. Celle-ci représente en effet les intérêts des transporteurs canadiens, ceux qui payent les factures de transport de marchandise du pays. Notre Ligue regroupe en Alberta 36 sociétés affiliées, représentant toutes les facettes de l'économie de notre province.

Le projet de loi dont vous êtes saisis est d'importance vitale pour cette province. Ce n'est pas exagéré que de dire qu'il n'y a jamais eu pour nous de questions plus importantes que la réforme de l'actuelle loi sur les transports.

Lorsque la loi actuelle a été adoptée il y a une vingtaine d'années, elle était considérée comme satisfaisant aux besoins tant des transporteurs que des expéditeurs, mais nos marchés ont tellement évolué au cours des deux dernières décennies que la loi actuelle sur les transports est devenue tyrannique et contraignante et nous gêne pour faire concurrence sur les marchés mondiaux, en particulier sur celui de notre partenaire commercial le plus important, à savoir les États-Unis.

Ce projet de loi est l'aboutissement de longs pourparlers entre expéditeurs, transporteurs et gouvernements, c'est un projet de loi fait sur mesure pour nous au Canada, un projet de loi progressiste qui placera l'industrie canadienne en meilleure position pour s'affirmer sur les marchés nationaux et internationaux. Nous espérons que vous lui donnerez votre soutien.

En ce qui concerne le projet de Loi C-19, à savoir la Loi concernant le transport routier effectué par des entreprises extra-provinciales, la Ligue préconise l'adoption des critères d'aptitude pour seul critère d'admission sur le marché du camionnage. Celui-ci nous paraît suffisamment évolué pour

[Text]

We have urged the federal government to adopt fit, willing, and able as the sole entry criterion, effective January 1, 1988.

We note however that there appears to be a difference of opinion among the provincial transport Ministers as to what constitutes a national standard. The Ontario Minister claims that a market test will be built into Ontario legislation. A market test is simply a different name for public convenience and necessity, and defeats the intent of Bill C-19. The Quebec Minister has stated that his province may be overrun by anglophone trucking companies and suggests legislation may be needed to protect the trucking firms resident in Quebec. The Manitoba Minister has taken a strong stand against private trucking. Here in Alberta, the move toward reverse onus was withdrawn when the other prairie provinces failed to implement the same standard.

We feel that this move toward independent action by the provinces is not in our best interests. Bill C-19 was developed because standards varied so much from province to province and there was a need for unified standards of entry and safety. The Alberta division of the CITL hopes that the federal government will act to uphold the national unified standard.

In the area of safety, we feel that federal government action is imperative. A uniform national safety code is vital to all Canadians. As it appears that federal-provincial negotiations are not progressing toward finalization of the code, the league has urged the Governor in Council to prescribe without delay the safety standards that are contained in the National Safety Code. We do not feel, however, that this should delay the progress of Bill C-19, but that they proceed together.

There has also been a great deal of comment on the impact of U.S. trucking companies in the Canadian market. We believe that Canadian trucking firms have the ability to compete with U.S. carriers. If there is a discrepancy in tax laws that provides the U.S. firm with a competitive advantage, that situation should be handled by amendments to tax laws and not to Bill C-19. Canadian manufacturers and producers also compete with Americans. We note that those Canadian truckers who complain the loudest about the potential invasion of Americans are the same truckers who advertise their 48-state operating authorities.

Turning to Bill C-18, we would restrict our comments to those provisions that relate to the transportation of goods by rail. The committee has already heard the specific support of companies such as Alberta Gas Chemical and Sultran for Bill C-18. Our division of the league also unanimously supports these provisions.

[Translation]

adopter ce critère sans que nécessaire, dans l'intérêt public un test provisoire de renversement de la charge. Nous avons exhorté le gouvernement fédéral à adopter les critères d'aptitude comme seuls critères d'admission à compter du 1^{er} janvier 1988.

Nous constatons toutefois que les ministres provinciaux des transports ne se sont pas mis d'accord ce qui constitue une norme nationale. Le ministre de l'Ontario affirme que la loi ontarienne contiendra une étude du marché, ce qui équivaut simplement, sous une appellation différente à faire la preuve qu'une entreprise pour la commodité et la nécessité publiques et est contraire à l'intention du projet de Loi C-19. Le ministre du Québec a déclaré que sa province risquait d'être envahie par des sociétés de camionnage anglophones et proposait de légiférer pour protéger les entreprises de camionnage résidant au Québec. Le ministre du Manitoba s'est vivement élevé contre les sociétés de camionnage privées et ici en Alberta, on a d'abord été en faveur du renversement de la charge, et le gouvernement a modifié ses positions lorsque les autres provinces des Prairies se sont abstenues d'adopter la même norme.

Nous considérons que l'adoption de position différente par les Provinces est contraire à nos intérêts. C'est parce que les normes variaient si considérablement d'une province à l'autre et que la nécessité d'harmoniser les normes d'accès et de sécurité s'imposait que le projet de loi C-19 a été proposé. La division de l'Alberta de la Ligue canadienne de transport insinuant espère que le gouvernement fédéral interviendra pour imposer des normes nationales unifiées.

En matière de sécurité, l'action du gouvernement fédéral nous paraît impérative, car un code national de sécurité est d'importance cruciale pour tous les Canadiens. Comme les négociations fédérales-provinciales ne semblent pas s'acheminer vers une codification des règles de sécurité, la Ligue a exhorté le Gouverneur en conseil à imposer sans tarder les normes de sécurité contenues dans le code national de sécurité. Ceci ne devrait toutefois pas entraver l'adoption du projet de loi C-19, mais devrait se faire parallèlement.

On a également beaucoup parlé du rôle joué par les sociétés de camionnage américaines sur le marché canadien. Les sociétés de camionnage canadiennes sont capables, à nos yeux, de concurrencer les transporteurs américains. Si le régime fiscal américain avantage les sociétés américaines, il conviendrait de remédier à cette situation en apportant des amendements aux lois fiscales, et non au projet de Loi C-19. Les fabricants et les producteurs canadiens sont également en concurrence avec les Américains et nous constatons que les camionneurs canadiens qui protestent le plus fort contre le danger d'une invasion américaine sont ceux-là mêmes qui proclament qu'ils ont le droit de circuler dans 48 États américains.

En ce qui concerne le projet de Loi C-18, nous limiterons nos observations dispositions relatives au transport des marchandises par voie ferrée. Le Comité a déjà entendu les témoignages de sociétés comme *Alberta Gas Chemical* et *Sultran* en faveur du projet de Loi C-18. La division de

[Texte]

[Traduction]

l'Alberta de la Ligue canadienne de transport industriel est également unanimement en faveur de ces dispositions.

• 1055

We support the establishment of a new national transportation agency, because the Canadian Transport Commission has become a monumental bureaucracy, unable to respond to the needs of a changing transportation environment. The CTC has set policy and established regulations seemingly without being accountable to government. In the event of an accident, it is then required to pass judgment on the regulations it established in the first place.

This situation is not acceptable to Canadians. All government bodies must be accountable to the elected Members of Parliament. We welcome provisions for Cabinet to issue policy direction to the new agency and to overrule decisions of the agency if Cabinet deems it necessary.

I think this incident highlights the ineffectiveness of the CTC and the existing National Transportation Act. In January 1986 the Canadian railways announced an increase of 4% on rates covering the movement of western Canadian wood pulp to U.S. destinations. As a result of a previous section 23 ruling by the CTC, which took approximately seven years and literally millions of dollars in legal fees to resolve, the Canadian lines were not to increase rates charged to Canadian mills by an amount higher than the increases applied by U.S. railways. U.S. rates increased by only 1.1%. So the western wood pulp producers registered a complaint with both the Canadian railways and the CTC. The railways ignored the producers, and in October 1986 announced there would be another 4% increase, to be applied in January 1987. On December 18, 1986 the CTC agreed that the Canadian railways were in violation of the earlier section 23 decision and ordered the railways to restrict the 1986 increase and eliminate the proposed 1987 increase.

By this time, however, 11 months had passed. Western Canadian wood pulp producers had paid out \$15 million in excess freight charges. The railways refused to return the moneys and the matter is now before the courts. That \$15 million would not have been lost if the CTC had responded to the producers' complaint in a reasonable length of time.

Shippers have been unable to use the CTC as an arbiter in disputes, because the commission is unable to produce a decision in a reasonable period of time. As the present NTA does not allow reparations upon settlement of a dispute, it has been in the railways' interest to extend proceedings for as long as possible; and the commission has been a willing participant in this travesty of shipper protection. The provisions of the new act, which require public interest appeals to be resolved within

Nous sommes en faveur de la création d'un nouvel office national des transports, car la Commission canadienne des transports est devenue un Goliath bureaucratique incapable de répondre aux changements intervenant dans les transports. La Commission canadienne des transports a établi des plans d'action et des règlements sans en rendre compte apparemment au gouvernement. En cas d'accident, elle est tenue de juger des règlements qu'elle a elle-même établis.

Cette situation ne peut durer. Les élus devraient avoir un droit de regard sur tous les organismes gouvernementaux. Nous accueillons à bras ouverts les dispositions qui permettront au Cabinet de décider de l'orientation du nouvel office et de revenir sur les décisions prises par ce dernier si le Cabinet le juge nécessaire.

Je crois que ce fait à lui seul met en évidence l'impuissance de la CCT et de l'actuelle Loi nationale sur les transports. En janvier 1986, les compagnies ferroviaires du Canada ont annoncé une augmentation de 4 p. 100 des tarifs du transport de la pâte à papier en provenance de l'Ouest vers les États-Unis. À la suite d'une décision prise antérieurement par la CCT en vertu de l'article 23, décision qu'il a fallu attendre pendant environ sept ans et qui a coûté des millions de dollars en frais de contentieux, les compagnies ferroviaires canadiennes ne devaient pas augmenter les tarifs demandés aux usines canadiennes des montants supérieurs à ceux que les compagnies ferroviaires américaines avaient demandés. Or, les tarifs américains n'avaient augmenté que 1,1 p. 100. Les producteurs de pâte à papier de l'Ouest ont donc déposé une plainte auprès des compagnies de chemin de fer canadiennes et auprès de la CCT. Les compagnies ferroviaires ont passé outre à la plainte des producteurs et ont annoncé, en octobre 1986, qu'une autre augmentation de 4 p. 100 entrerait en vigueur en janvier 1987. Le 18 décembre 1986, la CCT a reconnu que les compagnies ferroviaires canadiennes avaient enfreint le jugement qu'elle avait rendu antérieurement en vertu de l'article 23 et leur a ordonné de limiter l'augmentation de 1986 et d'éliminer l'augmentation projetée en 1987.

Mais onze mois s'étaient déjà écoulés. Les producteurs de pâte à papier de l'Ouest avaient versé 15 millions de dollars de plus qu'ils n'auraient dû. Les compagnies ferroviaires ont refusé de leur rendre cet argent et des poursuites judiciaires ont été intentées. Les producteurs de pâte à papier n'auraient pas perdu ces 15 millions de dollars si la CCT avait répondu à la plainte qu'ils avaient déposée dans des délais raisonnables.

Les expéditeurs ne peuvent demander à la CCT de faire office d'arbitre lorsque des litiges surviennent car elle est incapable de rendre son verdict dans des délais raisonnables. Comme l'actuelle Loi nationale sur les transports ne permet pas le versement de dommage-intérêts après règlement des litiges, il a toujours été dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer de faire traîner les poursuites le plus longtemps possible et la commission n'a jamais rien fait pour s'y opposer alors qu'elle est censée protéger les expéditeurs. Les disposi-

[Text]

120 days and agency mediations within 30 days, are positive and long-overdue improvements.

We also strongly support the abolition of collective rate-making for the railways. The railways have abused their collective rate-making privilege, to the detriment of Canadian industry. Intramodel competition will only be achieved when their ability to fix prices is removed. We do not tolerate price-fixing in any other industry, and we should not tolerate it any longer in the transportation industry.

On November 15, 1986 Canadian National and CP rail advised shippers of a general rate increase of 5%. The list of commodities was very extensive. Mr. Chairman, I have a copy of that here. I would invite members to look at it, if they wish. The letter was signed on one side by Mr. R.A. Snelling, System Manager, Canadian National, and on the other side by Jean-Claude Daigle, for CP Rail. One paragraph said:

While taking into account current market conditions and competitive factors that now prevail between various forms of transportation, there exists a possibility that we may have overlooked a specific situation affecting your industry when considering your increase.

Interpreted, that means they know there is no alternative for most shippers, especially in the resource sector. However, if a shipper does have an offer from a trucker, then CP and CN will lower the rate to match the competition. But if there is no competition, the shipper is out of luck.

There was no cost justification for this increase. Fuel accounts for 17% of rail costs; but fuel decreased 30% in price in 1986. Labour represents 40% of total railway costs; but the railways have asked their unions to take a 5% wage roll-back and establish a lower wage scale for new employees. Cost of capital accounts for 15% to 25% of total costs; yet interest rates have declined steadily in 1986. In spite of this, the railways implemented a general rate increase. Perhaps they realized they will soon have to compete intramodally as well as intermodally, and they want to get as much milk out of the cow as possible before their ability to milk it dry is taken from them.

This is also the reason why we support the competitive access provisions of Bill C-18. To have an effective transportation system, we must have a competitive transportation system. The ability to enter into confidential contracts, the provision for competitive line rates, extended interswitching limits and terminal running rights will provide the shippers of this province with more transportation options. Those options will result in a more efficient, cost-effective transportation network

[Translation]

tions de la nouvelle loi qui obligent l'Office à rendre sa décision, lorsqu'un appel a été interjeté dans l'intérêt du public, dans les 120 jours et à terminer toute médiation en 30 jours, sont positives et étaient attendues depuis longtemps.

Nous accueillons également à bras ouverts l'abolition de la fixation de prix collectifs par les compagnies de chemin de fer. Ces dernières en ont abusé et ce, au détriment de l'industrie canadienne. La concurrence intramodale ne verra le jour que lorsqu'elles ne pourront plus fixer les prix. Nous ne tolérons pas cette pratique dans d'autres branches industrielles et nous ne devrions plus le tolérer dans l'industrie des transports.

Le 15 novembre 1986, le Canadien National et le CP ont informé les expéditeurs que leurs tarifs augmenteraient de 5 p. 100. La liste des produits touchés était très longue. Monsieur le président, j'en ai une copie ici. Je voudrais inviter les députés à la parcourir, s'ils le désirent. Cette lettre était signée d'une part par M. R.A. Snelling, directeur des systèmes, Canadien National et d'autre part par Jean-Claude Daigle, représentant le CP. Permettez-moi de vous en citer un paragraphe:

Tout en tenant compte des conditions actuelles du marché et de la concurrence que se livrent maintenant les divers moyens de transport, il se peut que nous n'ayons pas tenu compte d'un facteur touchant votre branche lorsque nous avons calculé l'augmentation des tarifs qui s'appliquait à vos produits.

Si on lit entre les lignes, cela veut dire qu'ils savent que la plupart des expéditeurs n'ont d'autres choix, en particulier dans l'industrie des matières premières, que de faire acheminer leurs produits par chemin de fer. Cependant, si un expéditeur obtenait une offre d'une entreprise de camionnage, le CP et le CN abaisseraient leurs prix et s'aligneraient sur le prix de leurs concurrents. Mais si la concurrence n'existe pas, c'est l'expéditeur qui en pâtit.

Cette augmentation des prix ne se justifiait pas. Le carburant représente 17 p. 100 des frais ferroviaires, mais il a diminué de 30 p. 100 en 1986. Les coûts salariaux représentent 40 p. 100 de l'ensemble des frais ferroviaires, mais les compagnies de chemin de fer ont demandé aux syndicats d'accepter une diminution de 5 p. 100 de leur salaire et ont établi une grille de salaire moins élevée pour les nouveaux employés. Le coût des immobilisations représente 15 p. 100 à 25 p. 100 de l'ensemble des frais ferroviaires, mais les taux d'intérêt ont baissé régulièrement en 1986. Malgré tout, les compagnies ferroviaires ont augmenté leurs tarifs. Elles se sont peut-être rendu compte qu'elles devraient bientôt subir une concurrence tant intramodale qu'intermodale et elles veulent presser le plus possible le citron avant qu'elles ne puissent plus le faire.

C'est aussi la raison pour laquelle nous sommes en faveur des dispositions du projet de loi C-18 permettant le libre-accès au marché. Pour que notre système de transport soit bon, il doit être compétitif. La passation de contrats confidentiels, les prix de ligne concurrentiels, l'agrandissement des limites imposées au changement de voie et les droits de circulation sont toutes des dispositions qui permettront aux expéditeurs de cette province de diversifier leurs choix. Ces choix rendront

[Texte]

and will enhance our ability to compete in the global marketplace.

In Alberta, 29 of our 36 corporate members utilize rail as their primary mode of interprovincial transport. Of those 29 companies, 25 or 86% have facilities that are captive to one railway.

Our members are unanimous in their support of the competitive access provisions of this bill. Not all shippers will make use of all of the competitive access provisions. It is imperative, however, that the provisions remain part of the bill if we are to have a truly competitive transportation system. But we do not accept the railways' claims that these provisions will result in a massive diversion of traffic to U.S. lines. They have ignored one very important fact and that is their majority ownership of U.S. railroads.

In the case of Canadian National, they are the majority owner of the Grand Trunk Western Railroad Company; this provides Canadian National with direct access to Chicago, Illinois, and Cincinnati, Ohio. CP Rail is the majority owner of the Soo-Milwaukee system. CP therefore exerts control over traffic from as far south as Kansas City, Missouri, and Louisville, Kentucky.

It is important to note that both CN and CP have direct access to Chicago, Illinois, one of America's and possibly the world's largest rail centres. Their control over traffic therefore does not stop at the 49th parallel but extends into the very heartland of industrial America.

For the railways to claim that the competitive access provisions of this bill will give an unfair advantage to American railways is absurd, for the Canadian railways are already major carriers in the U.S. rail marketplace. Certainly no American carrier has this degree of influence on Canadian traffic.

I will close with one comment on the impact that Bill C-18 will have on employment. As Canadian railways strive to obtain operating efficiencies, it is inevitable that there will be a decline in employment in the railway sector. Here in Alberta, we know the gigantic human and social costs that result from job dislocation and the Alberta division does not take this matter lightly. Manufacturing and resource-based industries have been forced to find ways to do more for less. Labour alone has not paid the price. In many industries, entire levels of management have been stripped away in order that companies may become more competitive.

We believe the same restructuring is inevitable in the rail industry regardless of the outcome of this bill. We strongly believe that if Bill C-18 is passed, the economic benefits to our manufacturing and resource industries will result in new employment opportunities and offset the job losses in the rail sector. We urge the members of the Standing Committee on Transport to give their support to the economic regulatory reform bills now before them.

[Traduction]

notre réseau de transport plus efficace et plus rentable et nous permettront d'être compétitifs à l'échelle internationale.

En Alberta, sur n° 36 compagnies membres, 29 utilisent le chemin de fer comme principal moyen de transport interprovincial. Sur ces 29 compagnies, 25 d'entre elles, soit 86 p. 100, sont captives d'une seule compagnie de chemin de fer.

L'unanimité règne sur ce point chez nos membres. Tous les expéditeurs ne se prévaleront pas de toutes ces dispositions facilitant l'accès au marché. Cependant, il est impératif que ces dispositions ne soient pas retirées du projet de loi si notre réseau de transport doit être réellement compétitif. Les compagnies de chemin de fer prétendent que ces dispositions détourneront le trafic vers les compagnies ferroviaires américaines, et nous n'acceptons pas cet argument. Elles ont fait abstraction d'un facteur très important, elles possèdent une participation majoritaire dans les compagnies ferroviaires américaines.

Le Canadien National possède une participation majoritaire dans la *Grand Trunk Western Railroad Company*, ce qui lui permet d'avoir directement accès à Chicago (Illinois) et à Cincinnati (Ohio). Le CP détient une participation majoritaire dans la compagnie Soo-Milwaukee, ce qui lui permet de contrôler le trafic jusqu'à Kansas City (Missouri) et Louisville (Kentucky).

Il est important de noter que le CN et le CP ont directement accès à Chicago, en Illinois, un des plus grands centres ferroviaires d'Amérique du Nord et peut-être même du monde. Le contrôle qu'elles possèdent ne s'arrête pas au 49° parallèle, mais s'étend jusqu'au coeur même de l'Amérique industrielle.

Prétendre que les dispositions du projet de loi facilitant l'accès au marché défavoriseront les compagnies de chemin de fer américaines est absurde, car les compagnies ferroviaires canadiennes sont déjà bien implantées sur le marché américain. Aucun transporteur américain n'influe ainsi sur le trafic au Canada.

Je voudrais terminer cet exposé en vous faisant part de l'impact que le projet de loi C-18 aura sur la situation de l'emploi. A mesure que les compagnies de chemin de fer canadiennes rationaliseront leurs opérations, le nombre d'emplois diminuera dans ce secteur, et c'est inévitable. Ici, en Alberta, nous savons combien coûte, sur le plan humain et social, la perte d'emplois, et la division de l'Alberta ne prend pas cette affaire à la légère. Le secteur de la fabrication et des matières premières ont dû trouver des moyens de réduire leurs coûts tout en augmentant la productivité. La main-d'oeuvre n'est pas la seule à en avoir payé le prix. Dans de nombreuses branches industrielles, des directions entières ont été supprimées en vue de rendre ces compagnies plus compétitives.

Nous pensons que cette restructuration est inévitable dans l'industrie ferroviaire, quelle que soit l'issue de ce projet de loi. Nous croyons fermement que, si le projet de loi C-18 est adopté, les avantages économiques qu'en retirera notre secteur de la fabrication et des matières premières favoriseront la création d'emplois et compenseront les emplois perdus dans le secteur ferroviaire. Nous exhortons les membres du Comité

[Text]

The Chairman: Mr. Tingley, I want to thank you for your brief. It is a very positive outlook, setting out that very interesting example of what shippers ran into in a very practical real way.

I have Mr. Robichaud, Mr. Angus, and Mr. Reid. I will see how they question, because there was one part of your brief, frankly, where I do not know if you used the right word. On page 5, when you summarized the situation about the travesty of justice, you said "The commission has been a willing participant in this travesty of shipper protection". Did you not mean carrier protection?

Mr. Tingley: I guess by saying a travesty—

The Chairman: No, the travesty I understand; you made that point, but—

Mr. Tingley: I think one of the myths that is perpetrated is that the CTC is there to assist the interests of the shipper and I do not think the past has really proven that out; in fact, they appear to be there to protect the interests of the railways.

The Chairman: I understand what you are saying. The facts certainly supported the carrier, but you were talking in a sarcastic manner, or you were casting . . .

Mr. Tingley: I was not trying to be sarcastic; anyway, you understand.

The Chairman: I understand it now. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

• 1105

Je me suis arrêté à la page 2 du mémoire du témoin, et j'ai été bien peiné par la remarque que l'on trouve au quatrième paragraphe, à savoir que le ministre québécois semblait craindre que sa province soit envahie par des compagnies de camionnage anglophones.

Cette remarque m'offusque. Même si le ministre québécois a dit une telle chose, on n'avait pas à la répéter. J'ai ici devant moi les communications du ministre québécois qui dit tout simplement que ce projet de loi le préoccupe beaucoup. Il dit également qu'il n'y a pas eu de processus de consultation et qu'on devrait tenir des audiences et étudier ce projet de loi. Il avait aussi certaines préoccupations quant à la protection des camionneurs de sa province, comme c'est normal pour tout bon ministre, qu'il soit du Québec, du Nouveau-Brunswick ou de l'Alberta.

Je suis désolé. Le témoin peut-il nous dire dans quels termes exacts le ministre a dit qu'il avait peur de l'envahissement des anglophones? J'aimerais bien le savoir.

Vous dites aussi dans votre mémoire que vous vous préoccupez beaucoup de la sécurité sur les routes en ce qui a trait au projet de loi C-19. Vous dites qu'on ne devrait jamais sacrifier cette sécurité et que le Code national de la sécurité devrait être en vigueur. Mais, dans la même phrase, vous dites que l'on ne

[Translation]

permanent des transports à donner le feu vert à ces deux projets de loi portant réforme de la réglementation.

Le président: Monsieur Tingley, je voudrais vous remercier de votre exposé. Il était très positif et a parfaitement exposé les problèmes des expéditeurs.

J'ai M. Robichaud, M. Angus et M. Reid sur ma liste. Je vais voir quelles questions ils vont vous poser, parce que je ne sais pas si vous avez utilisé le mot juste dans une partie de votre mémoire. Page 5, vous avez parlé du travestissement de la justice et vous avez dit que la commission ne s'est pas opposée à cet état de fait, alors qu'elle est censée protéger les expéditeurs. Ne vouliez-vous pas parler plutôt de protection des transporteurs?

M. Tingley: En parlant de travestissement . . .

Le président: Non, cela, je le comprends, mais . . .

M. Tingley: Le mythe veut que la CCT ait été créée pour veiller aux intérêts des expéditeurs, mais je ne crois pas que cela a été le cas; en fait, elle a plutôt protégé les intérêts des compagnies de chemin de fer.

Le président: Je comprends ce que vous dites. Les faits ont donné raison aux transporteurs, mais vous ironisiez, ou vous jetiez . . .

M. Tingley: Non, je n'essayais absolument pas d'ironiser.

Le président: Bien. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I stopped at page 2 of your brief and I was quite distressed by the comment made in the fourth paragraph that says that the Quebec Minister seemed to fear that his province would be invaded by english truckers.

I am offended by this comment. Even if the Quebec Minister said such a thing, it should not have been repeated. I have here the representations made by the Quebec Minister who simply said that he was very concerned by this bill. He adds that there was no consultation process, that hearings should be held and that this bill should be studied. He was also very concerned by the apparent lack of protection of the truckers in his province, as any good Minister should be, whether he is from Quebec, from New Brunswick or from Alberta.

I am really sorry. Can a witness tell us what exact terms the Minister used when he said that he feared that his province would be invaded by English truckers? I would very much like to know.

You also say in your brief that you are concerned with security on highways as far as Bill C-19 is concerned. You say that security should never be sacrificed and that the national safety code should be developed right away. But in the same sentence, you say that we should not delay Bill C-19 even if

[Texte]

devrait pas retenir le projet de loi C-19 même si le Code n'était pas en vigueur. N'y a-t-il pas une certaine contradiction dans ce que vous dites?

Mr. Tingley: Mr. Robichaud, dealing first with the matter of the quote from the Quebec Minister, the phrase of being overrun by anglophone trucking companies was reported in *Transportation Business* magazine. I do not have a copy of the article with me; however, that was the quote he had used.

It was not intended in any way to belittle the stand of the Quebec Minister. We agree with you that the Minister is indeed responsible for protecting the interests of the residents of Quebec. However, what we are pointing out here is that it appears there is once again a large diversification of specific interests within each province, which will basically mean that Bill C-19 will not have the national impact it was intended to have. We were hoping there would be a national standard for vehicle entry to be applied.

In the matter of Bill C-19 proceeding in conjunction with a national safety code, we believe it is possible for the federal government to implement, practically immediately, the provisions of the Canada Safety Council. The Governor in Council has the authority to declare the national safety code as law. That is my understanding of it. I would be pleased to be corrected if that is wrong. We would hope, however, that the issue would not become such that Bill C-19 would be delayed because the national safety code is being delayed by independent action, again by the provinces.

Now, Mr. Bellingham told you this morning that he felt the provinces would be able to come to an agreement on the terms of the code and it could be in place by January 1. That was not our understanding. However, I was glad to hear Mr. Bellingham say that. We would hope, however, that the National Safety Code would be passed as soon as possible and that Bill C-19 would proceed directly after it.

• 1110

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Tingley, let me continue my colleague's line of questioning just for further clarification. I take it from your answer that you feel it is not only appropriate but important that the National Safety Code be in place before we move from a public convenience and necessity test to a fit, willing, and able test. Is that correct?

Mr. Tingley: Yes, I think that is a correct statement.

Mr. Angus: Do you believe, as a shipper, that there is a need for some time between when the policy, if you like, of the National Saety Code has been adopted and when the 10 provinces and the 2 territories—and we recognize it is 12 different organizations—come up with the dollars and the bodies, train them, put the systems in place, etc.? There has to be a time lag and we have had suggestions of two years,

[Traduction]

the code has not been developed. Do you not see a conflict there?

M. Tingley: Monsieur Robichaud, pour en revenir aux propos tenus par le ministre québécois, c'est la revue *Transportation Business* qui a rapporté que le ministre craignait que sa province ne soit envahie par des entreprises de camionnage anglophones. Je n'ai pas une copie de cet article ici, mais c'est ce qu'il aurait dit.

Nous ne voulions absolument pas minimiser la position du ministre québécois. Nous en convenons, le ministre est effectivement chargé de protéger les intérêts de sa province. Cependant, il semble y avoir, une fois de plus, une grande diversité d'intérêts spéciaux au sein de chaque province, ce qui aura pour effet de ne pas donner au projet de loi C-19 l'impact national qu'il devrait avoir. Nous espérons que des normes uniformes s'appliqueraient à l'accès des véhicules.

Quant au projet de loi C-19 et au code national de sécurité, nous pensons que le gouvernement fédéral peut faire appliquer dès maintenant les normes proposées par le Conseil canadien de la sécurité. Le gouverneur en conseil peut déclarer loi le code national de sécurité. Du moins, c'est ce que je crois, mais corrigez-moi si j'ai tort. Nous espérons cependant que l'application du projet de loi C-19 ne sera pas reportée tout simplement parce que le code national de sécurité aura été retardé par les agissements des provinces.

Mais M. Bellingham vous a dit ce matin qu'il croyait que les provinces arriveraient à s'entendre sur les modalités de ce code et qu'il entrerait en vigueur le premier janvier. Ce n'est pas ce que nous avons compris. Cependant, j'ai été très heureux d'entendre M. Bellingham le dire. Nous espérons cependant que le code national de sécurité sera adopté dans les meilleurs délais et que le projet de loi C-19 le sera directement après.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Tingley, je voudrais que vous m'apportiez quelques précisions complémentaires sur cette question. Si je comprends bien votre réponse, vous estimez qu'il serait non seulement bon, mais important de mettre en place le code national de sécurité avant que nous passions des critères de la commodité et de la nécessité publiques au critère: prêt apte et disposé. Est-ce cela?

M. Tingley: Oui, c'est cela.

M. Angus: Vous êtes expéditeur; pensez-vous que, après l'adoption du code national de sécurité, il faudra laisser aux dix provinces et aux deux territoires—et nous ne rendons compte que douze instances différentes sont en cause—le temps de trouver l'argent nécessaire, de former le personnel nécessaire, de mettre le système en place? Il doit y avoir un certain décalage; certains nous ont dit qu'il faudrait peut-être

[Text]

between the day the National Safety Code is proclaimed and when we are into a position of fit, willing and able.

Mr. Tingley: I am not sure if I understand the connection you are making there. I do not think it is necessary for there to be any delay on implementation of Bill C-19 once the National Safety Code is passed.

Mr. Angus: It is one thing to have a code in place, or regulations or legislation; it is another thing to be able to enforce that. If the Province of Alberta, for example, does not have the number of inspectors required under the National Safety Code or the facilities in place whether it is for vehicle testing or whatever on that same day that it is proclaimed, do they not need some time to get those in place so that there is an ability to deal with the safety aspects before we move from public convenience and necessity to fit, willing and able?

Mr. Tingley: I see your point. I think for the most part the facilities are already in existence. There are already enforcement facilities. Certainly there are already enforcement capabilities under the provincial and federal Transportation of Dangerous Goods Acts and under provincial highway codes.

Mr. Angus: Okay. On page 3 of your brief you mention the tax laws in a question. "If there is a discrepancy in tax laws" is how you phrase it. You say that should not be dealt with in Bill C-19 but should be dealt with by changing the tax act. Should those changes, if any are needed, be in place before we open things up to fit, willing and able?

Mr. Tingley: No, I do not believe they should. We have stated as well that we believe Canadian trucking companies have the ability now to compete with U.S. trucking carriers on the basis of service and price. I believe the Canadian trucking companies are saying that in the long term the tax discrepancies will have a negative impact on their business.

Mr. Angus: So as long as the government is willing to make changes in the appropriate tax laws that may affect trucking within a reasonable length of time following the proclamation of Bill C-19, you feel that would be sufficient?

Mr. Tingley: I think that would be adequate.

Mr. Angus: Okay. On page 4 you point out the use of clause 23 in terms of an inappropriately long process. There is no question that seven years is too long for any kind of process about something which is strictly economics, but obviously the pulp industry used it. Your only suggestion really is that both in terms of time taken to make those decisions and the retroactivity, a fine-tuning of that clause might make sure that they responded quickly and that there was retroactivity. I agree with you that they should not be able to get away with jacking up rates, knowing it is going to take some time before a decision is rendered, and creaming off that \$15 million. We are really talking about fine-tuning, are we not, in terms of the existing act?

[Translation]

attendre deux ans entre la date d'entrée en vigueur du code national de sécurité et le moment où nous serons en mesure d'être prêts, aptes et disposés.

M. Tingley: Je ne comprends pas très bien le rapport que vous établissez. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de retarder l'entrée en vigueur du projet de loi C-19, dès que le code national de sécurité aura été adopté.

M. Angus: C'est une chose que d'établir un code, des règlements ou une loi, et c'en est une autre que d'être en mesure de l'appliquer. Si la province de l'Alberta, par exemple, ne dispose pas du nombre d'inspecteurs requis par le code national de sécurité ou des installations nécessaires pour tester les véhicules, par exemple, le jour où le code devient loi, ne devrait-on pas lui laisser le temps de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que la sécurité soit assurée avant de passer des critères de la commodité et la nécessité publiques au critère «prêt, apte et disposé»?

M. Tingley: Je vois. Je crois que ces installations existent déjà pour la plupart. Le code pourrait être appliqué dès maintenant. Il existe déjà des instances de ce genre en vertu des lois provinciales et fédérale régissant le transport des marchandises dangereuses et des codes de la route provinciaux.

M. Angus: Bien. À la page 3 de votre mémoire, vous parlez des lois fiscales. Vous dites: «Si les lois fiscales divergent». Vous estimez que cette correction ne devrait pas être prévue par le projet de loi C-19, mais devrait se faire en modifiant la loi de l'impôt. Si ces modifications se révélaient nécessaires, devraient-elles avoir été apportées avant que le critère «prêt, apte et disposé» ne soit appliqué?

M. Tingley: Non, je ne le crois pas. Nous avons dit que les entreprises de camionnage canadiennes, à notre avis, peuvent dès maintenant livrer concurrence sur les services et sur les prix avec les entreprises de camionnage américaines. Je crois que les entreprises de camionnage canadiennes estiment que ces divergences pourraient à long terme entraver leurs opérations.

M. Angus: Si le gouvernement est donc disposé à apporter les modifications qui s'imposent aux diverses lois fiscales dans un délai raisonnable après l'entrée en vigueur du projet de loi C-19, vous pensez que cela suffit?

M. Tingley: Oui.

M. Angus: À la page 4 de notre mémoire, vous dites que le recours à l'article 23 prend trop de temps. Il ne fait aucun doute qu'attendre sept ans pour qu'une décision strictement économique soit prise est trop long, mais l'industrie de la pâte à papier y a manifestement eu recours. Vous proposez simplement de perfectionner cet article pour que ces décisions ne soient pas rendues si longtemps après coup et pour qu'elles aient un effet rétroactif. Je suis d'accord, ils ne devraient pas pouvoir s'en sortir en augmentant les tarifs, sachant fort bien qu'une décision ne sera rendue que longtemps après et en raflant ainsi 15 millions de dollars. Mais vous cherchez surtout à peaufiner cet article de la loi, n'est-ce pas?

[Texte]

[Traduction]

• 1115

Mr. Tingley: I think with the proposed act we are talking about broadening its opportunities for smaller shippers as well. My understanding of this clause 23 case was that it was the entire pulp and paper industry that had to undertake the clause 23 action. Under the proposed amendments, with the final-offer arbitration provision for mediation, public interest appeals, it is much easier for a small shipper to undertake that action on his own. In the case of final-offer arbitration, he could probably even do it without the use of legal counsel.

Mr. Angus: Is it your understanding that this new legislation would in fact negate that cap on rail rates for pulp?

Mr. Tingley: I cannot answer that. I am not sure what it is.

Mr. Angus: Okay. This is one the committee may wish to pursue.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you very much, Mr. Chairman. I would also like to direct the witness to page 2 of his brief, and ask him whether or not the Canadian Industrial Transportation League is in accord with the Alberta position, particularly as it relates to the last paragraph on page 2.

Mr. Tingley: Yes, sir, we are. That was set up at our annual meeting two weeks ago in Montreal, and it is the position of the national association.

Mr. Reid: I took it that you were present when the Government of Alberta made their presentation this morning.

Mr. Tingley: I was present only for the last portion of it, sir, for the questions.

Mr. Reid: I made that comment because I heard you make reference to one of the positions that the Government of Alberta took. You heard them say that they would be very reluctant to go back to a national resumption of extra-provincial motor vehicular control.

Mr. Tingley: Yes, sir.

Mr. Reid: You also heard the provincial representative speak about the preference for the reverse onus. He talked in terms, that unless the Province of British Columbia concurred in a similar provision—and you refer to the prairie provinces. I would assume from that and the comments you have made on the general status of a common ground, not in the immediate foreseeable future, there will be problems among the provinces coming to agreement on a wide range of items dealing with extra-provincial motor vehicle trade traffic.

Mr. Tingley: I guess the answer would have to be yes, but I would have to quantify it by saying that here in Alberta we do not have those problems. Each province, of course, has its own infrastructure established to deal with the matters of inter- and extra-provincial trucking. The Alberta Motor Transport Board, from my dealings with them, has been fairly responsible in their dealings. We have seen other jurisdictions,

M. Tingley: Je crois que le projet de loi élargit les perspectives offertes aux petits expéditeurs également. À propos de cette affaire, je crois savoir que c'est l'industrie de la pâte et papier toute entière qui a dû intenter des poursuites judiciaires en invoquant l'article 23. Les nouvelles dispositions régissant l'arbitrage, la médiation et les appels dans l'intérêt public permettront aux petits expéditeurs d'intenter eux-mêmes des poursuites plus facilement. Pour ce qui est de l'arbitrage, un petit expéditeur pourrait même le faire sans retenir les services d'un avocat.

M. Angus: Pensez-vous que ce nouveau texte de loi aurait pour effet de supprimer le plafonnement des tarifs ferroviaires pour l'industrie de la pâte et papier?

M. Tingley: Je ne peux pas répondre à cette question. Je ne sais pas.

M. Angus: Bien. Le Comité voudra peut-être y réfléchir plus longuement.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci infiniment, monsieur le président. Je voudrais également renvoyer notre témoin à la page 2 de son mémoire et lui demander si la *Canadian Industrial Transportation League* approuve la position de l'Alberta, en particulier à propos du dernier paragraphe, page 2.

M. Tingley: Oui, monsieur. Nous l'avons approuvée lors de notre dernière assemblée générale à Montréal, il y a deux semaines, et c'est précisément la position de l'association nationale.

M. Reid: Je crois savoir que vous étiez présent lorsque le gouvernement de l'Alberta a témoigné ce matin.

M. Tingley: Je ne suis arrivé que lorsque les questions ont commencé.

M. Reid: Je vous pose cette question, car je vous ai entendu parler d'une des positions prises par le gouvernement de l'Alberta. Vous avez entendu le représentant de l'Alberta dire qu'ils hésiteraient beaucoup à retourner à un système de contrôle des véhicules extra-provincial.

M. Tingley: Oui.

M. Reid: Vous l'avez également entendu dire qu'il préférerait la charge de la preuve inverse. Il a dit qu'à moins que la province de la Colombie-Britannique n'accepte une disposition similaire... et vous avez parlé des Prairies. J'en conclus, et vous avez dit que les provinces ne pourraient pas en venir à un terrain d'entente dans l'avenir immédiat, que les provinces auront du mal à s'entendre sur tout ce qui touche le trafic routier extra-provincial.

M. Tingley: Oui, je suppose, mais je voudrais ajouter cependant que ces problèmes n'existent pas en Alberta. Chaque province dispose, à l'évidence, de sa propre infrastructure établie pour s'attaquer aux problèmes du camionnage inter-provincial et extra-provincial. L'*Alberta Motor Transport Board* s'est toujours montré raisonnable chaque fois que j'ai eu affaire à lui. Cependant, nous savons que des transpor-

[Text]

however, where it is difficult for carriers to get operating authorities. We would suggest that perhaps, unless there is some sort of national entry standard, those problems would continue and Bill C-19 would not solve them.

Mr. Reid: If we are to introduce the benefits of Bill C-19 as well as the competitive benefits of Bill C-18, as expeditiously as is possible, then I wonder if I am hearing you say that we must move towards a national common basis and a resumption of this national jurisdictional control over extra-provincial traffic.

Mr. Tingley: The league supports the resumption of a national standard, yes.

Mr. Reid: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. Mr. Tingley, I see no other questions. I want to thank you very much for your brief. If the chairman may, without provoking too much response, having heard your national association brief in Ottawa, I want to compliment you on this brief, which for this layman was a lot more human and practical in setting out examples and focused in a much more direct way than perhaps the larger brief we had from your national association.

• 1120

Mr. Tingley: Thank you, sir.

The Chairman: I do not know who prepared it, but they did a good job. Thank you very much.

I will now call the next and last witness before the noon break, the Alberta Wheat Pool. Appearing on its behalf, I gather, is Mr. Alec Graham, who is about ready to take his seat, along with Marilyn M. Thomas, their transportation planner. Welcome, people. You have been sitting there patiently most of the morning. You have seen our format. We have your brief. I have looked at it quickly. I will not take any more time. You have an overview of your brief, and I guess a summary. Take it away.

Mr. Alec Graham (Second Vice-President, Alberta Wheat Pool): Like yourselves, I am an elected representative of the farmers of Alberta. I hail from the Peace River country and represent the farmers in that part of the province.

As you mentioned in your comments, Mr. Chairman, we have a summary of our brief to the committee. I would like after the hearing is over though, to refer you to the final pages of our brief in which we have itemized the specific recommendations or our concerns and what we would suggest as changes in the bills. I do not think we will dwell on them now, but they are in our brief and a part of that submission to you.

The Chairman: We appreciate that. For the witnesses who had suggestions, please direct their attention to specific amendments. We are glad you are going to be able to do that.

Mr. A. Graham: For the purpose of our discussion this morning we would like to refer you to the summary of our

[Translation]

teurs ont parfois du mal, dans d'autres provinces, à obtenir des licences d'exploitation. Et, à moins que les normes d'accès ne soient uniformisées, ces problèmes subsisteront et le projet de loi C-19 ne les résoudra pas.

M. Reid: Si nous devons faire profiter les intéressés, le plus rapidement possible, des avantages que présente le projet de loi C-19 et des avantages concurrentiels que présente le projet de loi C-18, je me demande si vous pensez bien que les normes devraient être uniformisées et que le trafic extra-provincial devrait être contrôlé par un organisme national.

M. Tingley: Notre association voudrait que ces normes deviennent nationales, oui.

M. Reid: Merci infiniment, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Reid. Monsieur Tingley, je vois que personne d'autre ne veut vous poser de question. Permettez-moi alors de vous remercier infiniment de votre exposé. Si vous le permettez, je ne voudrais pas susciter trop de réactions, mais nous avons entendu les représentants de votre association nationale à Ottawa, et je voudrais vous féliciter de cet exposé, qui, pour un profane comme moi, était beaucoup plus terre à terre et pratique que le gros mémoire que nous avons reçu de votre association nationale, car il donnait des exemples et était plus concret.

M. Tingley: Je vous remercie.

Le président: Je ne sais pas qui l'a préparé, mais il est excellent. Merci infiniment.

Je demanderai maintenant au témoin suivant, qui sera le dernier avant l'heure du déjeuner, de bien vouloir se présenter à la table. L'*Alberta Wheat Pool* est représenté par M. Alec Graham, qui est sur le point de s'asseoir, et par Marilyn M. Thomas, responsable de la planification des transports de l'association. Bonjour à tous deux. Vous attendez votre tour avec patience depuis ce matin. Vous savez comment nous procédons. Nous avons reçu votre mémoire, et je l'ai parcouru très brièvement. Sans plus tarder, je vous demanderai de nous présenter un résumé de ce mémoire.

M. Alec Graham (deuxième vice-président, Alberta Wheat Pool): Tout comme vous, je suis un des représentants élus des agriculteurs de l'Alberta. Je suis originaire de la région de Peace River et représente les agriculteurs de la région.

Comme vous l'avez dit, monsieur le président, nous avons préparé un résumé de notre mémoire. A la fin de l'audience, j'aimerais cependant vous renvoyer aux dernières pages de notre mémoire, où figurent nos recommandations, nos préoccupations et les changements que nous voudrions voir apportés au projet de loi. Je ne crois pas que nous allons en parler maintenant, mais notre mémoire en fait état, et cela fait partie de notre exposé.

Le président: Nous sommes contents que vous puissiez nous proposer des amendements précis.

M. A. Graham: Nous aimerions lire le résumé que nous avons préparé, il ne comporte que quelques pages, et j'aimerais

[Texte]

submission. It is a few short pages and I would like to go through it very briefly with you and answer any of your concerns following that.

Alberta Wheat Pool is a farmer-owned co-operative providing fully integrated grain handling, grain marketing and farm supply services to its members. It traditionally handles about 65% of all grain delivered in Alberta, making it the major grain handler in the province.

The primary interest of Alberta Pool is the handling and shipment of grain and grain products, whose movement are governed by the Western Grain Transportation Act. If you do not mind, Mr. Chairman, where we use this term from here on in our report, I prefer to just call it the WGTA, independently of the National Transportation Act, to which I will refer as the NTA.

The WGTA is subject in general terms and in certain specific instances to the policies and principles of the NTA. For this reason, Alberta Pool would now like to make known to the federal government its views on the proposed changes to the NTA as set out in Bill C-18 and the related Bill C-19. And because of our general dependence on rail transportation, we are going to restrict our comments to the policy and regulatory sections and to Part III Railway Transportation, of Bill C-18.

The National Transportation Policy: The goals of the NTA and the WGTA are in essence the same. That is, to achieve an efficient, effective and low-cost transportation system which meets the needs of shippers. The means adopted to achieve these goals are, however, quite different between the two acts. We are now particularly concerned that differences between the methods of achieving similar objectives between the NTA and the WGTA may create conflict.

Identification of the WGTA as an exception to the general measures to be adopted to achieve the stated objectives of the National Transportation Policy, should be given in the policy section of Bill C-18 to ensure that future interpretation of the act recognizes and maintains the distinct functions of the WGTA.

It is the position of Alberta Pool that the regulatory body in place should be directed and controlled in a manner which gives it authority independent of political control or direction. We propose that clauses 23 to 26 of Bill C-18, relating to directions to agency, should be removed and replaced with wording similar to that set out in section 21 of the existing National Transportation Act as it applies to the CTC. The agency should also be directed to ensure that an adequate level of research and analysis is undertaken to properly protect the public interest.

[Traduction]

vous en parler très rapidement et répondre ensuite aux questions que vous voudrez bien nous poser.

L'Alberta Wheat Pool est une coopérative d'agriculteurs, qui offre à ses membres, une vaste gamme de services totalement intégrés, comme la manutention du grain, la commercialisation de ce grain et des outils agricoles. Environ 65 p. 100 du grain livré en Alberta passent entre les mains de la coopérative, ce qui fait d'elle le principal manutentionnaire de grain dans la province.

L'Alberta Wheat Pool s'intéresse avant tout à la manutention et à l'acheminement du grain et des produits du grain, régis par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur le président, chaque fois que nous parlerons de cette loi dorénavant dans notre rapport, nous l'appellerons la LTGO et nous appellerons la Loi nationale sur les transports, la LNT.

La LTGO est grosso modo assujettie à l'orientation et aux principes généraux de la LNT. C'est la raison pour laquelle l'Alberta Pool voudrait maintenant faire part au gouvernement fédéral de son point de vue sur les modifications proposées à la Loi nationale sur les transports, c'est-à-dire sur les projets de loi C-18 et C-19. Puisque nous dépendons plus généralement des transports ferroviaires, nos observations porteront uniquement sur les aspects orientation et réglementation des projets de loi et sur la partie III du projet de loi C-18, intitulée Transport ferroviaire.

Politique nationale des transports: Les objectifs poursuivis par la Loi nationale sur les transports et la Loi sur le transport du grain de l'Ouest sont essentiellement les mêmes, c'est-à-dire, mettre en place un réseau rentable et efficace de transport aux moindres frais à la satisfaction des besoins des expéditeurs. Les moyens adoptés pour atteindre ces objectifs divergent cependant considérablement. Nous craignons maintenant que l'adoption de moyens différents pour atteindre des mêmes objectifs entre la Loi nationale sur les transports et la Loi sur le transport du grain de l'ouest ne donne lieu à des litiges.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest n'est pas assujettie aux mesures générales devant être adoptées pour atteindre les objectifs de la politique nationale des transports, et cette dispense devrait figurer dans la partie réservée à la définition de la politique nationale des transports du projet de loi C-18 pour que toutes les interprétations futures de la loi reconnaissent et assurent le caractère unique de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

L'Alberta Pool estime que l'instance de réglementation existante devrait être libre de toute ingérence politique. Nous pensons que les articles 23 à 26 du projet de loi C-18, intitulés directives à l'Office, devraient être supprimés et remplacés par un article similaire à l'article 21 de l'actuelle loi nationale sur les transports régissant la CCT. L'Office devrait également être tenu d'assurer un service de recherches et d'analyses en vue de bien protéger l'intérêt public.

[Text]

• 1125

In general, Alberta Wheat Pool supports the concept of mediation and final-offer arbitration as a means of resolving disputes in a competitive rate-setting environment. We are concerned, however, that a lack of basic information relating to rail rates and conditions of carriage will render the whole process of competitive rate-making and consequently mediation and arbitration ineffective.

It is recommended that records of relevant tariff data be maintained and be available to all shippers. It should be possible to do this in a way that would protect shipper confidentiality.

Alberta Pool is also concerned about the wording of arbitration considerations as set out in paragraphs 51(b), (c) and (d). A discussion of the concerns, which are matters of clarity rather than intent, and suggestions for change, are contained within our brief, and you will find those recommendations on page 8.

It is our opinion that an appeal should be allowed on two counts: either because new information or arguments have been put forward, which would affect the decision, or because there is some question of law or jurisdiction.

It is our recommendation that the internal review process now undertaken by the CTC should be transferred to the National Transportation Agency, and that there should be no appeals to Cabinet.

In reference to railway transportation, part III, division 1, under rail freight, we have identified and discussed two broad areas of concern in relation to the changes affecting rail freight rates. The first one is captive shippers. Freight shipments in western Canada tend to be captive, either by virtue of geographical location, or as a result of the nature of the goods shipped. Alberta Wheat Pool is very aware of the need to protect the captive shipper. We support the concept set out in the NTA of protecting the captive shipper, but feel it is limited.

Many grain shippers will remain captive and will need the protection provided by the use of a mileage-based rate scale. We feel that it is essential that the integrity of the grain system be maintained and that changes that would increase the level of competition in rate setting be judged in terms of the benefit to grain producers in total.

With regard to the provisions of confidential rates and agreed charges, we note that these do not have application for rates set through the WGTA. However, as a shipper of non-WGTA commodities, Alberta Wheat Pool is concerned that there should be adequate information relating to rates and conditions of contracts to provide a basis for negotiations and an adequate mechanism for appealing rates offered.

In terms of the railway viability, whilst we do not have the technical knowledge to estimate whether the provisions in Bill C-18 will affect the railway ability to operate effectively, we

[Translation]

En général, l'*Alberta Wheat pool* appuie l'idée d'avoir recours à la médiation et à l'arbitrage pour résoudre les différents dans un environnement tarifaire concurrentiel. Toutefois, nous craignons que l'absence de renseignements fondamentaux sur les tarifs ferroviaires et les conditions de transport rendent inefficace tout le processus de tarification concurrentiel et par conséquent de médiation et d'arbitrage.

Nous recommandons de maintenir un registre des données pertinentes relativement aux tarifs afin que tous les expéditeurs puissent les consulter. Il serait possible de le faire sans nuire au caractère confidentiel de ces données.

L'*Alberta Pool* s'inquiète également du libellé des éléments à prendre en considération au paragraphe 51b), c) et d). Vous trouverez dans notre mémoire l'exposé de ces préoccupations, qui ont plus rapport à la clarté qu'à l'intention du texte, ainsi que, à la page 8 des recommandations de changement.

Nous sommes d'avis qu'un appel devrait être autorisé dans deux cas: lorsqu'on présente de nouveaux renseignements ou arguments pouvant avoir un effet sur la décision, ou lorsqu'une question de droit de compétence est soulevée.

Nous recommandons que le processus d'examen interne, dont est chargée à l'heure actuelle la CCT, soit transféré à l'Office national des transports et qu'il ne puisse y avoir d'appel au Cabinet.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, partie III, section 1, sous la rubrique transport des marchandises par chemin de fer, nous faisons l'exposé de deux préoccupations générales relativement aux changements touchant les tarifs du transport des marchandises par chemin de fer. La première concerne les expéditeurs captifs. Les marchandises expédiées dans l'Ouest du Canada ont tendance à être captives, à cause de l'emplacement géographique ou de la nature des marchandises. L'*Alberta Wheat Pool* est très consciente du besoin de protéger les expéditeurs captifs. Nous appuyons le concept énoncé dans la Loi nationale des transports en vue de protéger ces expéditeurs, mais nous croyons qu'il est trop limité.

Bien des expéditeurs de céréales demeureront captifs et auront besoin de la protection assurée par l'emploi d'une échelle tarifaire basée sur le milage. Nous jugeons essentiel de préserver l'intégrité de ce domaine et de juger tout changement qui accroîtrait la concurrence dans les tarifs en fonction des avantages qu'ils apporteraient aux producteurs de grain en général.

Par ailleurs, nous remarquons que les dispositions relatives au contrat confidentiel et au prix convenu ne s'appliquent pas aux tarifs fixés en vertu de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest. Toutefois, en tant qu'expéditeur de produits non assujettis à cette loi, l'*Alberta Wheat Pool* souhaite qu'il existe une information suffisante sur les tarifs et les conditions de contrats afin de permettre des négociations et des appels.

Pour ce qui est de la viabilité des chemins de fer, bien que nous n'ayons pas les connaissances techniques nécessaires pour juger de l'effet du projet de loi C-18 sur leur efficacité, nous

[Texte]

do feel the issue is important and requires careful monitoring. Shippers should not be subject in the long term to a deteriorating network for the sake of short-term reductions in rail freight rates.

We recommend that there should be an annual review, starting immediately, of all rail revenue changes to ensure that the proposals included in the revised NTA are working in an appropriate manner.

• 1130

As for rail line abandonment provisions under division II dealing with railway lines, it has been our intent in the implementation of the WGTA to maintain the best level of service to producers at the lowest cost to producers. We recognize that this is not always best achieved by retention of high-cost branch lines, and we are fully prepared to examine other alternatives when it is in the best interests of producers to do so.

Our principal concern with the abandonment provisions of the revised NTA is that they do not recognize the role of the WGTA in the development of a low-cost grain transportation system. Branch line abandonment must continue to be a consultative process that includes the grain producer, grain handling firms and the railways.

Therefore we recommend the following:

First, the abandonment process should relate to all lines, whether grain dependent or not. However, if a line is a branch line and if it is an integral part of the grain transportation system, the decision to abandon should be made through the WGTA after review by the senior grain transportation committee.

Second, a mechanism to provide for funding of alternatives and to assist in the transition to improve transportation facilities should be incorporated into the WGTA.

Third, if after review it is the recommendation of the senior grain transportation committee to the National Transportation Agency that a line should be retained, the railway operating the line would be compensated for the imposed public duty through the existing rate setting mechanism of the WGTA.

In terms of line transfer provisions, we recommend that the conditions under which a company is deemed to be authorized to operate the line in subclause 158(4) be rigorous in order to prevent the transfer of lines as a proxy for abandonment.

As for part VIII, review of the act, with regard to both the comprehensive review of the act scheduled for 1992 and the annual reviews, we feel that these should not include a review of the WGTA. A major review of the WGTA is presently being undertaken in accordance with section 62 of that act.

[Traduction]

estimons quand même que cette question est vitale et exige une surveillance étroite. Les expéditeurs ne devraient pas être soumis à long terme à une détérioration du réseau par souci de réduire les tarifs à court terme.

Nous recommandons de mettre en place un examen annuel, à partir de maintenant, de tous les changements apportés afin que les propositions de la loi nationale des transports jouent de façon appropriée.

Quant à l'abandon de lignes de chemin de fer, prévu à la division II portant sur les lignes de chemin de fer, lors de la mise en oeuvre de la loi sur le transport des grains de l'Ouest, notre intention a toujours été de maintenir à l'intention des producteurs le niveau de service le plus élevé et le moins cher. Nous admettons que la meilleure façon d'y arriver n'est pas toujours de conserver des embranchements coûteux, et nous sommes entièrement disposés à envisager d'autres options lorsque c'est dans le meilleur intérêt des producteurs.

Les dispositions relatives à l'abandon, qui figurent dans la Loi nationale des transports, nous préoccupent surtout parce qu'elles ne reconnaissent pas le rôle de la loi sur le transport des grains de l'ouest dans l'élaboration d'un réseau économique de transport des grains. L'abandon des embranchements doit continuer de faire l'objet de processus de consultation entre le producteur, les sociétés de manutention et les chemins de fer.

Nous recommandons donc ce qui suit:

Premièrement, le processus d'abandon devrait toucher toutes les lignes, qu'elles dépendent des grains ou non. Toutefois, si une ligne est un embranchement et ne fait pas partie intégrante du réseau de transport des grains, la décision de l'abandonner devrait se faire en vertu de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest après examen du comité du transport des grains principal.

Deuxièmement, il faudrait permettre le financement d'options de rechange et faciliter la transition en vue d'améliorer les installations de transport dans la Loi sur le transport des grains de l'Ouest.

Troisièmement, si après examen le comité du transport des grains principal recommande à l'Office national de transport qu'une ligne soit conservée, la compagnie de chemins de fer exploitant cette ligne serait indemnisée pour ce devoir public par le mécanisme de tarification actuel de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest.

Pour ce qui est des dispositions relatives à la cession de ligne, nous recommandons que les conditions dans lesquelles une société est autorisée à exploiter la ligne au paragraphe 158(4) soit rigoureuse afin d'empêcher que ces cessions ne camouflent un abandon.

Quant à la partie VIII, examen de la loi, nous estimons que ni l'examen complet de la loi prévue pour 1992 ni les examens annuels ne devraient comprendre un examen de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Un examen complet de cette loi vient d'être entrepris conformément à l'article 62. Nous

[Text]

We suggest that for the future, reviews only be undertaken on a periodic and specific basis as the need arises.

The 1992 review of the act should include a requirement to establish the scheduling of future reviews. We recommend that this be on a similar as needed basis as suggested for the WGTA.

In summary, Alberta Wheat Pool has appreciated the opportunity to express our views on Bill C-18. We hope that the comments summarized here and detailed in our submission will be reviewed carefully and that this committee will make such changes in the proposed legislation as best meet the concerns expressed.

Throughout our submission we have made reference to the WGTA because this is a specific piece of legislation that relates to grain transportation. Our primary concern is to establish and preserve the unique and separate identity of the WGTA. We feel it is in the best interests of grain producers and the prairie grain export system to do so. It has been our aim to emphasize that although the WGTA does not apply the same methods as are set out in the NTA to achieve its goals, the goals are nevertheless very much in agreement. We have also indicated that the mechanisms established in the WGTA are the most appropriate ones for the grain system.

The committee must be aware, when recommending changes to the NTA, that there is a need to protect and strengthen the operation of the WGTA in the future. Amendments to Bill C-18 should be made accordingly. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Graham, for your succinct summary of your submission. You have certainly opened up some new thoughts for the committee to consider. Of course, this is one of the reasons we are here.

I have Mr. Taylor and Mr. Angus.

• 1135

Mr. Taylor: Mr. Graham, in your brief you have dealt with the grain agency. Do you feel that an appointed body by a government should have more power than the government that appoints it?

Mr. A. Graham: I am sorry, Mr. Taylor, but I do not quite understand your question.

Mr. Taylor: If the agency makes a decision that the government must eventually take the responsibility for, but feels that it is not in the public interest, the government has the authority to change that decision. The government is then responsible to the people and is acting in accordance with its elected mandate. Your brief appears to say that there can be no interference by the government with the national agency. In other words, the agency becomes more powerful than the government that has appointed it. Do you think that is democratically sound?

[Translation]

proposons qu'à l'avenir, de tels examens ne soient entrepris périodiquement qu'au besoin.

L'examen de la loi prévu pour 1992 devrait également servir à établir le calendrier des examens futurs. Nous recommandons qu'ils soient réalisés lorsque le besoin s'en fait sentir comme dans le cas de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

En résumé, l'*Alberta Wheat Pool* vous remercie d'avoir pu exprimer son opinion sur le projet de loi C-18. Nous espérons que le Comité tiendra compte de ces observations et de notre mémoire plus détaillé, et qu'il modifiera le projet de loi de façon à dissiper nos préoccupations.

Tout au long de notre exposé, nous faisons allusion à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, car cette loi se rapporte de façon précise au transport du grain. Notre préoccupation première est d'établir et préserver l'identité unique de cette loi. Nous croyons que c'est dans le meilleur intérêt des producteurs de grain et du réseau d'exportation des grains des Prairies. Nous avons voulu souligner que bien que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest n'emploie pas les mêmes méthodes que la Loi nationale des transports, leurs objectifs sont semblables. Nous avons également signalé que les mécanismes établis en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest sont les plus appropriés au réseau de transport des grains.

Pendant son étude de la Loi nationale des transports, le Comité doit être conscient qu'il faut protéger et renforcer le fonctionnement de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest dans l'avenir. Il faudrait donc apporter des amendements au projet de loi C-18 en conséquence. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Graham, d'avoir résumé succinctement votre exposé. Vous avez certainement donné matière à réflexion aux membres du Comité. Évidemment, c'est une des raisons pour lesquelles nous sommes ici.

J'ai les noms de M. Taylor et de M. Angus.

M. Taylor: Monsieur Graham, dans votre mémoire, vous traitez de l'office du grain. Croyez-vous qu'un organisme nommé par un gouvernement devrait avoir plus de pouvoirs que ce gouvernement?

M. A. Graham: Je m'excuse, monsieur Taylor, mais je ne comprends pas votre question.

M. Taylor: Si l'office prend une décision dont le gouvernement doit assumer la responsabilité en fin de compte, si ce dernier estime que ce n'est pas dans l'intérêt public, il a le pouvoir de la changer. Le gouvernement est alors responsable devant la population et agit conformément à son mandat. Votre mémoire laisse entendre que le gouvernement ne peut jamais intervenir dans le fonctionnement de l'office national. Autrement dit, l'office devient plus puissant que le gouvernement qui l'a nommé. Croyez-vous que ce soit conforme à la démocratie?

[Texte]

Mr. A. Graham: Well, it may not be democratically sound, but in terms of a producer's point of view, we like the system as it currently exists in relation to the CTC because it conducts the internal reviews. There is a federal court of appeal in instances when we are not happy with what the CTC may rule on, and certainly Cabinet still has the authority to overrule what happens then.

We are concerned because governments do change from time to time, sometimes more often than just time to time. When we are dealing with these kinds of legislations, we feel that there should be an appeal process and that the legislators should put in place the rules and regulations under which they are expected to operate. In addition, there should be a body to oversee or administer that legislation and the courts should make sure that it is carried out. These are the reasons why we feel that it is a more appropriate route in terms of grain transportation than leaving it to the whim of the Cabinet.

Mr. Taylor: Well, it is not the whim of the Cabinet. The Cabinet is elected by the people of Canada and has a mandate from the people, so it has to answer to the people. The board does not have to answer for its decision to anybody other than the government. If the government has no authority to change a bad decision, then we are giving more power to an appointed body than the people gave to the elected body, which is not democratic.

I do not think any elected government is going to meddle with decisions of the agency, providing they are in accordance and in the public interest. There have been times when it is not in the public interest, and as a producer and as a member of the Alberta Wheat Pool, I think we should have a government which is going to say that this is wrong and it will change it.

If the government is wrong, it has to answer to the people and they know what to do with governments that meddle or do things that are not right. If you are going to give complete control to the agency, then the people are left out. It is a very costly experience to take this CTC ruling to the courts or to appeal to the Cabinet. I find that the producers I have talked to are very much in favour of the government having the last word if there is an argument between the two bodies.

Ms Marilyn M. Thomas (Transportation Planner, Alberta Wheat Pool): We are not suggesting that the agency in place should have greater power than the government. We are suggesting that in the process of setting up the NTA, you would set down the policy for a new agency and it would then interpret that policy. My feeling would be that the government that is in power now that sets the policy, if in two years you are not in power then that policy is open to interpretation in a different way, and we are subject as an institution, as a co-operative representing grain producers, to fluctuating rules.

• 1140

Mr. Taylor: But what if the agency veers from the policy set out by the government in the act?

Ms Thomas: Then there is always the process of making an amendment to the act. The mandate is set down through the act.

[Traduction]

M. A. Graham: Peut-être pas, mais les producteurs aiment le système tel qu'il existe maintenant parce que c'est la CCT qui effectue les examens internes. Nous pouvons avoir recours à la Cour fédérale d'appels si nous n'acceptons pas sa décision, et le Cabinet a certainement le pouvoir de renverser toute décision ultérieure.

Nous sommes préoccupés par cette situation, car les gouvernements changent de temps à autre, parfois encore plus souvent. Avec ce genre de loi, nous estimons qu'il devrait y avoir un processus d'appels et que les législateurs devraient fixer les règles et règlements. De plus, un organisme devrait exercer la surveillance ou l'administration de cette loi, et les tribunaux devraient s'assurer qu'elle est respectée. Ce sont les raisons pour lesquelles nous estimons qu'il vaut mieux procéder de cette façon dans le cas du transport du grain plutôt que de s'en remettre aux caprices du Cabinet.

M. Taylor: Ce ne sont pas des caprices. Le Cabinet est élu par la population du Canada, en a reçu un mandat et doit lui rendre des comptes. L'office n'a pas à répondre de sa décision à quiconque d'autre que le gouvernement. Si le gouvernement n'a pas le pouvoir de changer une décision erronée, nous donnons alors plus de pouvoirs à un organisme nommé qu'à l'institution élue par la population, ce qui n'est pas démocratique.

D'après moi, aucun gouvernement élu n'interviendrait dans les décisions de l'office, pourvu qu'elles soient conformes à l'intérêt public. Parfois, elles n'ont pas été dans l'intérêt public et, en tant que producteur et membre de l'*Alberta Wheat Pool*, vous devriez avoir un gouvernement qui puisse changer une mauvaise décision.

Si le gouvernement a tort, il doit ensuite en répondre à la population, qui sait bien quoi faire des gouvernements qui commettent des gaffes. Si vous donnez tous les pouvoirs à l'office, la population sera écartée du processus. Cela coûte très cher de faire appel aux tribunaux ou au Cabinet des décisions de la CCT. Les producteurs auxquels j'ai parlé sont tout à fait d'accord pour que le gouvernement ait le dernier mot en cas de différends entre les deux.

Mme Marilyn M. Thomas (agent de planification des transports, Alberta Wheat Pool): Nous ne disons pas que l'office devrait avoir plus de pouvoirs que le gouvernement. Nous disons que, lors de la mise en oeuvre de la Loi nationale des transports, il faut préciser la politique que pourra ensuite interpréter ce nouvel office. C'est le gouvernement au pouvoir à l'heure actuelle qui établit la politique, s'il ne l'est plus dans deux ans, elle est alors ouverte à toute interprétation. Par conséquent, notre coopérative représentant les producteurs de grain est soumise à des règles qui changent sans cesse.

M. Taylor: Mais qu'arrive-t-il si l'office s'écarte de la politique établie par le gouvernement dans la loi?

Mme Thomas: Alors, on peut toujours apporter un amendement à la loi. Le mandat est établi en vertu de la loi.

[Text]

Mr. Taylor: Yes, but if you make amendments to the act, it means taking it to the House of Commons. A great harm could come to the people. You are saying that once the board is appointed it should become ultimate.

Ms Thomas: No.

Mr. Taylor: My argument is it should not be. If the government has sound reasons to change that, then I think it should have the authority to do it. I guess we differ on that.

I would suggest that you should check with your members very carefully, because I am a member of the Alberta Wheat Pool, and a great number of my constituents are, and a great number of them think the government is the final choice, the final word, because then they have some recourse. They can throw the government out if they make a wrong decision, but they cannot do a thing about the agency; they just have to take it. I guess we differ on that point. That is all I have at this time.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: I too want to welcome the witnesses from the Alberta Wheat Pool. In your brief you make the point with regard to the replacement of the Canadian Transport Commission with the National Transportation Agency that it should be noted there are numerous responsibilities delegated to the CTC in the WGTA.

Now, I have done a quick scan, Mr. Chairman, of the section on the National Transportation Agency, and I have checked with the committee's researcher, and we cannot find any reference that transfers those responsibilities from the CTC to the NTA. That may be one area we have to take a look at to make sure somebody is not left out in limbo, unless the witnesses can point to any clauses they are aware of.

Ms Thomas: I cannot state a specific clause, but my understanding in the clauses of the bill relating to changes and amendments to acts accompanying it or related to it is there is a mention of transferring CTC responsibilities to the NTA. As I stated, I cannot tell you which particular page that is on, but I believe it is there.

Mr. Angus: There are also some places where it exempts the WGTA from applying things like mediations and arbitrations. If it is not in the bill it should be, I think is what you are saying.

Ms Thomas: The things we are referring to when there are a number of responsibilities are things like setting the rate scale and CN adjustments, those sorts of things. My understanding is that where it places CTC within WGTA, that will now read National Transportation Agency.

Mr. Angus: Following along the lines of the question of Mr. Taylor, I gather you are quite happy with the existing section 21 of the National Transportation Act, and you are calling for the deletion of the imposition of a public policy direction by the Minister to the new National Transportation Agency.

[Translation]

M. Taylor: Oui, mais alors il faut présenter ces amendements à la Chambre des communes. Cela pourrait créer bien des difficultés. Vous dites qu'une fois nommé, l'office devrait avoir le dernier mot.

Mme Thomas: Non.

M. Taylor: Je prétends que ce ne devrait pas être le cas. Si le gouvernement a de bonnes raisons de changer une décision, il devrait avoir le pouvoir de le faire. Nous ne sommes pas d'accord là-dessus, je suppose.

Je vous propose de vérifier auprès de vos membres, car je fais partie de l'*Alberta Wheat Pool*, comme bon nombre de mes électeurs, et un grand nombre d'entre eux estiment que c'est le gouvernement qui doit avoir le dernier mot, car ils ont alors un recours. Ils peuvent chasser le gouvernement s'il se trompe, mais ils ne peuvent rien faire à un office, ils sont obligés de l'accepter. Je suppose que nous ne sommes pas du même avis là-dessus. C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Je tiens également à souhaiter la bienvenue aux témoins de l'*Alberta Wheat Pool*. En ce qui a trait au remplacement de la Commission canadienne des transports par l'Office national des transports, vous faites remarquer dans votre mémoire que de nombreuses responsabilités sont déléguées à la CCT dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

J'ai vérifié rapidement l'article sur l'Office national des transports et aussi auprès de l'attaché de recherche du Comité, et nous n'avons rien trouvé qui transfère ces responsabilités de la CCT à l'Office national des transports. C'est peut-être quelque chose dont il faut s'assurer pour n'oublier personne, à moins que les témoins puissent nous dire de quels articles il s'agit.

Mme Thomas: Je ne puis citer d'article précis, mais il me semble que les dispositions relatives aux amendements connexes et corrélatifs mentionnent le transfert de responsabilités de la CCT à l'Office national des transports. Je ne puis sur donner de page précise; mais cela se trouve dans le projet de loi, je crois.

M. Angus: A certains endroits, on exempté aussi la Loi sur le transport du grain de l'Ouest de l'application de certaines dispositions comme la médiation et l'arbitrage. En fait, vous voulez dire que si ce n'est pas dans le projet de loi, cela devrait y être.

Mme Thomas: En fait de responsabilités, nous songeons, par exemple, à la fixation de l'échelle tarifaire et au rajustement du CN etc. Je crois que là où l'on parle de la CCT dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, il faut maintenant lire Office national des transports.

M. Angus: Dans le même ordre d'idée que M. Taylor, je suppose que vous êtes ravie de l'article 21 de la Loi nationale sur les transports, et vous souhaitez que l'on supprime la disposition permettant au ministre de donner des directives à l'Office.

[Texte]

Part of that process includes tabling in Parliament so that it is not done behind closed doors, that it is front and centre. Is there no time where you feel it would be important to send the NTA off in a different direction because of changing circumstances that are not foreseen in legislation, and keep in mind that this is the first time in 20 years we are getting into this bill? Is there not a balance somewhere that is needed?

Ms Thomas: My feeling in this particular respect is the process of setting the NTA now is a very long process where everybody has the right to speak—

Mr. Angus: Some would say after the fact.

Ms Thomas: —and one hopes it is a jointly produced bill with our input and the policy is set in place. We might not be totally happy with all of that policy, different members, but we have arrived at that by consensus.

• 1145

With regard to changes made by Cabinet, that is not a matter of consensus. I would say that the opening is there for it to be referred back to Parliament through the House of Commons through the normal legislative process, and that is when you would have an opportunity to make your feelings known and your concerns. We do not oppose that, but that would involve amendments to the bill, not a reinterpretation of a policy set down through this process.

Mr. Angus: Thank you. I have one final area; I do not think you have touched on it in your brief. Can you give us the views of the Alberta Wheat Pool on the whole question of reverse onus as a test?

Ms Thomas: Are you referring to Bill C-19?

Mr. Angus: Bill C-19, yes.

Ms Thomas: I have to say that we have not really in great detail considered that. Our main concern was with rail transportation, since that is grain producers' main area. We have only very briefly looked at that, so I really do not feel we can competently answer that question.

Mr. Angus: Is it not true in terms of the whole question of variable rates that the Alberta Pool has elected not to appear on CN's application because of the feeling that they could not make a sound case under the new reverse-onus test under WGTa?

Mr. A. Graham: Mr. Angus, yes, you are right in your assumption. Alberta Pool, last year at its annual meeting the delegates in fact passed a resolution that in essence says we support the issue of variable rates provided there is a net benefit to producers.

The board of Alberta Pool did not feel we had any cause to appeal the CN application, because the best we could expect to achieve was a me-too basis. In other words, we would end up with the same result. We do not know in our present status how we could have possibly taken that kind of a variable rate and had it result in any net benefit to producers. So we are in a position at this moment where we support the principle of variable rates provided that there is going to be a benefit to

[Traduction]

Un aspect de ce processus est le dépôt de documents au Parlement afin que tout soit divulgué. D'après vous, à aucun moment il ne pourrait être important de changer l'orientation de l'Office à cause d'événements imprévus au moment de l'adoption de la loi? N'oubliez pas que c'est la première fois que nous changeons cette loi en 20 ans? Ne doit-on pas arriver à un équilibre ici?

Mme Thomas: J'estime que le processus d'établissement de l'Office national des transports est un processus très long, pendant lequel chacun a le droit de parler...

M. Angus: Certains diraient après le fait.

Mme Thomas: ... et nous espérons pouvoir contribuer à la mise en place de la politique. Tout le monde ne sera pas entièrement satisfait de tous les aspects de cette politique, mais au moins elle découlera d'un consensus.

Mais les changements apportés par le Cabinet ne sont pas fondés sur un consensus. Je dirai qu'en vertu du libellé actuel, toute question peut-être envoyée au Parlement par le processus législatif normal, et vous auriez alors l'occasion de faire connaître vos sentiments et vos préoccupations. Nous ne nous y opposons pas, mais il s'agirait d'amendements à la loi et non pas d'une nouvelle interprétation de la politique découlant de ce processus.

M. Angus: Merci. J'ai une dernière question à soulever, que vous n'abordez pas dans votre mémoire. Pourriez-vous nous faire part de l'opinion de l'Alberta Wheat Pool sur toute la question du critère de la charge de la preuve inverse?

Mme Thomas: Vous parlez du projet de loi C-19?

M. Angus: Oui.

Mme Thomas: Je dois dire que nous n'avons pas réfléchi à cela de façon approfondie. Nous nous sommes attardés surtout au transport ferroviaire, étant donné que c'est le domaine qui touche surtout les producteurs de grain. Nous avons seulement feuilleté très brièvement cette partie, je ne crois donc pas que nous puissions répondre à la question.

M. Angus: N'est-il pas vrai que l'Alberta Wheat Pool a choisi de ne pas comparaître lors de la demande du CN parce qu'elle ne pensait pas pouvoir invoquer d'arguments valables en vertu du nouveau critère de la charge de la preuve inverse aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest?

M. A. Graham: Monsieur Angus, oui, c'est exact. L'an dernier, à la réunion annuelle de ses délégués, l'Alberta Pool a adopté une résolution où elle dit en substance appuyer l'idée de tarifs variables pourvu qu'il y ait un avantage net aux producteurs.

Le conseil d'administration de l'Alberta Pool a jugé ne pas pouvoir interjeter appel de la demande du CN, étant donné que nous ne pouvions nous attendre à rien de mieux que la même chose. À l'heure actuelle, nous ne savons pas si nous aurions pu accepter ce genre de tarifs variables et si un avantage net en aurait résulté pour les producteurs. Par conséquent, pour l'instant, nous appuyons le principe des tarifs variables pourvu qu'il y ait un avantage pour les producteurs,

[Text]

those producers, and at the same time where there is application for one, but we do not feel that qualifies.

Mr. Angus: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

I want to thank you for your presentation. My concern was with your recommendation in relation to the National Transportation Agency. I take it that the recommendation you are making here is so that this agency can be truly independent and effective and it does not depend on the Minister or is not subject to the whims of any Minister from any government that would eventually be in power. This is the essence of your recommendation.

Mr. A. Graham: Yes, sir; I guess that is in essence what we are talking about. From a grain producer's standpoint, we just have numerous issues where our commitment to those grain producers is so extensive. To build a grain-gathering facility on a particular rail line or to make a decision is one that has to last for 20 years in terms of length of time. It is done at a very high investment, seldom under \$1.5 million or \$2 million per site, and we have something like 300 of those in the province of Alberta.

If our act is not such that we can plan and we can proceed in the future with confidence and with some surety that the rules are going to be consistent and that they can be applied consistently, we are going to have a lot of difficulty in providing the net benefit to our producers.

Mr. Robichaud: The way it is written now, the bill does not give you that confidence.

Mr. A. Graham: We do not think it does. We like the present arrangement under the CTC with the three-stage type.

M. Robichaud: Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Robichaud, there is a change in the new act, but in view of the question of the transition Ms Thomas is quite right. Clause 366 says that under the Western Grain Transportation Act, where the word "commission" appears, it means the National Transportation Agency. So there are those transitional sections that incorporate the two.

• 1150

Mr. A. Graham: We want the committee to be sure that in the National Transportation Act, where the WGTA is implied or suggested, it be clearly stated within that act. We have some concern that there is going to be an overlap in some areas. I cannot list them off the top of my head, but where it leaves some doubt as to where the WGTA is in effect or where the NTA is in effect, please spell it out.

The Chairman: I want to thank you again for your brief. You did open up several new areas here. Wheat is pretty fundamental in this area, along with some other very basic products.

[Translation]

et quand il y a une demande . . . Mais nous ne croyons pas que cela s'applique ici.

M. Angus: Merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you Mr. Chairman.

Je tiens à vous remercier de votre exposé. Votre recommandation au sujet de l'Office national des transports m'intéresse. Je suppose que vous faites cette recommandation pour que l'Office soit vraiment autonome et efficace et ne dépende pas du ministre ou ne soit pas soumis aux caprices du ministre de tout gouvernement qui serait éventuellement au pouvoir. C'est l'essence de votre recommandation.

M. A. Graham: Oui, monsieur, c'est ce que nous voulons dire en substance. Nous devons respecter nos engagements envers les producteurs de grain sur une foule de questions. Toute décision relative à la construction d'une installation d'entreposage des grains sur une ligne de chemins de fer en particulier doit porter sur une période de 20 ans au moins. Les investissements sont très lourds, rarement moins de 1.5 ou 2 millions de dollars par emplacement, et il y en a environ 300 en Alberta.

Si la loi ne nous permet pas de planifier et de prévoir l'avenir en étant sûrs que les règles ne changeront pas à tout moment, nous aurons beaucoup de difficultés à assurer un avantage net à nos producteurs.

M. Robichaud: Dans son libellé actuel, le projet de loi ne crée pas un climat de confiance.

M. A. Graham: Nous ne le croyons pas. Nous aimons les dispositions actuelles à trois étapes sur la responsabilité de la société.

Mr. Robichaud: Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Robichaud, il y a un changement dans le projet de loi, mais pour ce qui est de la transition, M^{me} Thomas a tout à fait raison. L'article 366 stipule que la «Commission» prévue par la loi sur le transport du grain de l'Ouest est remplacée par l'Office national des transports. Il y a donc des dispositions transitoires qui englobent les deux.

M. A. Graham: Nous voulons que le Comité s'assure que la loi nationale sur les transports énonce clairement quand la loi sur le transport du grain de l'Ouest intervient. Nous craignons qu'il y ait chevauchement dans certains domaines. Je ne puis en donner la liste à brûle-pourpoint, mais lorsqu'il y a un doute entre la loi sur le transport du grain de l'Ouest ou la loi nationale sur les transports, il faudrait que ce soit précisé.

Le président: Je tiens à vous remercier de votre mémoire encore une fois. Vous avez soulevé plusieurs questions nouvelles. Le blé est un secteur très important, comme d'autres produits de base.

[Texte]

Colleagues, this committee is going to be adjourned until 1.30. In view of notices that the clerk has received, the mayors of both Calgary and Edmonton will not appear.

[Traduction]

Chers collègues, la séance est levée jusqu'à 13h30. Le greffier a été avisé que les maires de Calgary et d'Edmonton ne comparaitraient pas.

AFTERNOON SITTING

• 1330

The Chairman: Order. I see a quorum for calling evidence. It is just a minute or so after 1.30 p.m., the time we were supposed to start. I understand from the clerk that our next witness is here, the Canadian Brotherhood of Railway Carmen, Lodge 480, Kamloops. The brotherhood is represented today by Mr. Dave McConnell, the chairman of the lodge, and Mr. John Fix, the general chairman. Welcome. I think we have seen one of you before, perhaps in Kamloops.

Mr. Dave McConnell (Chairman, Canadian Brotherhood of Railway Carmen, Lodge 1415, Prince George, B.C.): There is a slight error there. We are Lodge 1415 in Prince George.

The Chairman: Sorry. I think some of you were here this morning. We have your brief, which has been circulated. Perhaps you could give an overview and then we will have questions and answers. We are in your hands for a while.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman, I would like the committee to meet my mother, who is sitting in the back row.

The Chairman: This is a traumatic experience. Why do you not come up here, Mrs. Benjamin, and take the place of the chairman? That might expedite proceedings here, especially since I was irascible this morning with a couple of people. I think she looks much more genteel—

Mr. Benjamin: She is nuttier than I am.

The Chairman: Anyway, that is another good distraction for St. Patrick's Day.

Mr. Benjamin: She is wearing the green.

The Chairman: Be that as it may, we have the brotherhood here. Would you proceed, please?

Mr. McConnell: Mr. Chairman, ladies and gentlemen, as a resident of Prince George, British Columbia, one of Canada's more northern communities, I am in that minority group of Canadian citizens who live north of the 100-mile perimeter of the Canada-U.S. border. In choosing to live in a northern community I was led to believe I would have equal opportunity as a Canadian to secure employment, raise a family, and be a full and equal participant in Canadian society.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: La séance est ouverte. Nous avons le quorum pour entendre des témoignages. Il est à peine 13h30, et c'est justement à cette heure-là que nous devons commencer. Si j'ai bien compris, les premiers témoins pour la séance de cet après-midi sont déjà arrivés. Il s'agit des représentants de la *Canadian Brotherhood of Railway Carmen*, section locale 480, Kamloops. Nous accueillons donc parmi nous M. Dave McConnell, président de la section locale, et M. John Fix, le président. Bienvenue. Il me semble que nous avons déjà rencontré l'un de vous, peut-être à Kamloops.

M. Dave McConnell (président, *Canadian Brotherhood of Railway Carmen*, section 1415, Prince George, Colombie-Britannique): Il y a une petite erreur dans ce que vous avez dit. Nous représentons la section 1415, à Prince George.

Le président: Excusez-moi. Je pense que certains d'entre vous étaient présents ce matin. Nous avons reçu votre mémoire, dont des copies ont été distribuées. Vous pourriez peut-être nous en faire un résumé, après quoi nous passerons à la période des questions. Vous avez la parole, et c'est à vous de décider de la façon dont vous aimeriez procéder.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'aimerais que le Comité rencontre ma mère, qui est assise au dernier rang.

Le président: Ce sera une expérience traumatisante. Pourquoi ne viendriez-vous pas vous asseoir ici dans le fauteuil du président, madame Benjamin? Cela accélérerait peut-être les choses, étant donné surtout que je me suis emporté ce matin avec quelques personnes. Vous me donnez l'impression d'être une personne beaucoup plus posée . . .

M. Benjamin: Elle est plus folle que moi.

Le président: De toute façon, c'est une autre bonne distraction pour la St. Patrick.

M. Benjamin: Elle porte du vert.

Le président: Quoi qu'il en soit, nous allons maintenant entendre les représentants de la *Brotherhood*. Allez-y, je vous prie.

M. McConnell: Monsieur le président, mesdames et messieurs, en tant que résident de Prince George, en Colombie-Britannique, l'une des localités les plus sonores de tout le pays, je compte parmi cette minorité de citoyens canadiens qui vivent au nord du périmètre de 100 milles à partir de la frontière canado-américaine. Lorsque j'ai choisi de vivre dans une localité située dans le Nord, on m'a fait croire que j'aurais les mêmes possibilités que tous les autres Canadiens d'avoir un emploi sûr, d'élever ma famille et de participer à part entière à la société canadienne.

[Text]

I am appearing before you today to identify our reasons for opposing Bill C-18. It is our view that should Bill C-18 become law and deregulation implemented the results will create several serious problems for Canadians, including safety, further regional disparities, and increased isolation, particularly in northern communities, as well as devastation of our economic system in Canada as we have known it.

At present, railways are governed by the Railway Act and by RTC regulations. The most important regulation governing railways is that they have to post publicly their fares for both passengers and freight, so that everyone, big or small, is treated the same way. There is also some government control over what rail lines are maintained so that small communities, especially those in the northern communities and in the Atlantic area, which rely on the railway, will be ensured continued service.

Under the new system rail transport will be harmonized with that of the United States. Railways will no longer have to post publicly all their fares and will be able to enter into confidential contracts with big shippers for fares and services that are not available to other people. Small shippers and people in isolated regions and small towns will find that their fares and service will be adjusted to make up for the lower fares charged to big shippers on high-volume routes.

At present, government regulation of transportation in most cases is done by the CTC. Routes, frequency of service, fares, and entry and exit into the industry are all looked at by the CTC, and decisions are made in terms of the public interest and safety. Under the new system most of the government's power to regulate fares, service, and routes will be removed and decisions will be left up to the particular company. Since the CTC will no longer be necessary, it will be abolished and a smaller agency with much less power will replace it. The new agency essentially will be limited to arbitrating disputes between carriers and shippers. Its power to oversee transport in the public interest and safety will be limited. The Minister of Transport will be able to overrule any of its decisions and to issue binding orders to it, regardless of the agency's decision in any particular case.

• 1335

Deregulation promotes the removal of public direction from the economy. It is based on the belief that the market always chooses better than the public authorities. The theory is that the least regulated markets always give the best results.

[Translation]

Je comparais devant vous aujourd'hui pour vous expliquer les raisons pour lesquelles nous nous opposons au projet de loi C-18. Nous pensons que si le projet de loi C-18 et le principe de la réglementation sont adoptés et entérinés dans la loi, cela créera nombre de graves problèmes pour les Canadiens, notamment une sécurité réduite, un élargissement des disparités régionales, une augmentation de l'isolement, surtout pour les localités situées dans le Nord, et la destruction du système économique tel que nous le connaissons au Canada.

A l'heure actuelle, les compagnies de chemins de fer sont régies par la Loi sur les chemins de fer et par les règlements du Comité des transports par chemin de fer. Le plus important règlement auquel sont assujetties les compagnies de chemins de fer exige que celles-ci affichent publiquement leurs tarifs tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises, afin que tout le monde, grand ou petit, soit traité de la même façon. Le gouvernement exerce également un certain contrôle sur la façon dont les voies sont entretenues afin que les petites localités, surtout celles situées dans le Nord et dans la région de l'Atlantique, puissent compter sur un service ferroviaire continu.

En vertu du nouveau système, le transport ferroviaire sera mis en accord avec ce qui existe aux États-Unis. Les compagnies de chemins de fer ne seront plus tenues d'afficher publiquement tous leurs tarifs et elles pourront passer des contrats confidentiels avec de gros transporteurs pour des tarifs et des services, dont d'autres ne peuvent pas bénéficier. Les petits transporteurs et les résidents des petites villes et des régions isolées constateront alors que les tarifs et les services qui leur sont proposés seront rajustés pour récupérer ce qu'on aura perdu en consentant des tarifs plus bas aux gros transporteurs empruntant des trajets à haut volume.

A l'heure actuelle, le gros de la réglementation gouvernementale passe par la Commission canadienne des transports. Les trajets, la fréquence du service, les tarifs et l'entrée dans l'industrie sont des questions qui sont examinées par la CCT, qui en prenant ces décisions tient compte de l'intérêt et de la sécurité du public. Dans le cadre du nouveau système, le gros du pouvoir du gouvernement en matière de réglementation de tarifs, de services et de trajets sera supprimé, et les décisions seront prises par les différentes sociétés. La CCT, n'étant plus nécessaire, disparaîtra et elle sera remplacée par une plus petite agence beaucoup moins puissante. Cette nouvelle agence se limitera plus ou moins à jouer le rôle d'arbitre lors de différends entre des transporteurs et des expéditeurs. Son pouvoir quant à la surveillance des transports, pour ce qui est de l'intérêt et de la sécurité du public, sera limité. Le ministre des Transports pourra renverser n'importe laquelle de ses décisions et lui donner des ordres, et ce, quelle qu'ait été la décision prise.

La déréglementation favorise la suppression, dans l'économie, de la direction que peuvent assurer les pouvoirs publics. En effet, la déréglementation s'appuie sur le principe que le marché choisit toujours mieux que ne le feraient les autorités

[Texte]

In transport, the federal government's *Freedom to Move* policy paper of July 1985 proposes dismantling the Canadian Transport Commission, the federal regulatory body responsible for transportation safety, and virtually deregulating the entire transport sector.

The theory of deregulation often works much better than the practice. The regulatory process was put in place for a purpose. Transportation is both an industry and a public utility—one of the basic building blocks of economic and social development that cannot always be assessed by the narrow, short-sighted calculus of the marketplace.

The market does not always on its own produce the most fair, socially beneficial, or even in the long run the most economically efficient results. We should therefore critically assess the reasons for regulating and the probable outcome of deregulating transport before rushing ahead.

While there has been a lot of publicity about the bargain rail fares on deregulated United States railways, the fact is that most fares in the United States have gone up substantially. In Canada, where almost all of our passenger routes are low volume, from the point of view of rail transport the potential for bargains is very limited, a fact already admitted by the federal government.

With respect to freight shipment, deregulation in the United States has also meant more of a shifting of the burden than any overall reduction in tariffs. In rail, larger corporations have been able to negotiate lower rates from carriers. But this has been at the expense of smaller shippers, the small businesses without a lot of bargaining clout who have been forced to pay higher freight charges.

It appears to us that deregulated railways can cut back on the frequency and quality of their service or pull out of the communities altogether if they do not happen to fit into the carrier's route pattern. In the U.S., many small communities have lost service after deregulation. Such service can be crucial for economic development of the area. Many industries are dependent on rail access to markets or suppliers. Isolated communities depend on regular, affordable service for their very survival.

In our opinion, a deregulated system will not maintain the basic infrastructure that is the heart of long-term economic development. Deregulation will undermine the east-west network that has provided the basis for the growth of Canadian industry. The pull of the huge U.S. transportation

[Traduction]

publiques. La théorie, c'est que les marchés les moins réglementés donnent toujours les meilleurs résultats.

Dans le domaine des transports plus particulièrement, l'énoncé de politique *Aller sans entraves* que le gouvernement fédéral a rendu public en juillet 1985 propose le démantèlement de la Commission canadienne des transports, qui est l'organe de réglementation fédérale responsable de la sécurité en matière de transport, et la déréglementation quasi totale du secteur des transports dans son ensemble.

La déréglementation fonctionne souvent mieux en théorie qu'en pratique. Le processus réglementaire a été mis en place pour une raison bien précise. Les transports sont en même temps une industrie et un service public. Ils constituent l'un des fondements du développement économique et social et qui ne peuvent pas toujours être évalués dans l'optique étroite et myope du marché.

Le marché ne produit pas toujours à lui seul les résultats les plus justes, ni les plus intéressants sur le plan social ni même les plus rentables, à long terme. Il conviendrait, donc, avant de nous précipiter, de faire une analyse critique de la raison d'être de la réglementation et des résultats que donnerait probablement la déréglementation.

Bien qu'il y ait eu beaucoup de publicité sur les tarifs très bon marché offerts par les chemins de fer déréglementés aux États-Unis, il n'en demeure pas moins que la plupart des tarifs aux États-Unis ont sensiblement augmenté. Au Canada, où la quasi-totalité des trajets assurés surtout pour servir des passagers n'attirent qu'une faible clientèle, les tarifs bon marché potentiels seraient vraiment très limités, comme l'a déjà reconnu le gouvernement fédéral.

Pour ce qui est du transport de marchandises, la déréglementation aux États-Unis a surtout amené un déplacement du fardeau plutôt qu'une réduction générale des tarifs. Pour ce qui est du transport ferroviaire, les plus grosses sociétés ont pu négocier des tarifs plus intéressants auprès des transporteurs. Mais cela se sera fait aux dépens des petits expéditeurs, des petits entrepreneurs qui n'ont pas un grand pouvoir de négociation et qui ont été obligés de payer des tarifs plus élevés.

Si nous avons bien compris, les chemins de fer déréglementés peuvent réduire la fréquence et la qualité de leurs services et même se retirer carrément de certaines localités s'ils ne s'insèrent pas dans la carte de trajet du transporteur. Aux États-Unis, suite à la déréglementation, de nombreuses petites localités ont carrément perdu les services qu'on leur avait jusque là assurés. Or, ces services peuvent être essentiels au développement économique de ces régions. Nombre d'industries comptent sur les chemins de fer pour avoir accès à des marchés ou à des fournisseurs. Les localités isolées, quant à elles, ont besoin de services réguliers et à des prix abordables pour leur simple survie.

À notre avis, un système déréglementé ne maintiendra pas l'infrastructure de base qui est au cœur même du développement économique à long terme. La déréglementation sapera par ailleurs le réseau est-ouest qui aurait été la base de la croissance de l'industrie canadienne. Puissant comme il l'est, le

[Text]

network will lead to the replacement of our system with north-south links, worsening Canada's existing pattern of unbalanced development as an exporter of unprocessed raw materials and an importer of finished goods.

Competition from U.S. companies will undermine the Canadian rail industry and put severe pressure on our trucking and airlines. This will cost many thousands of Canadian jobs, not only in the transport sector but in the industries that supply the transport sector and sell to Canadian transport workers. Leaping into a deregulated transport environment with no serious study of the economic impact of such changes on every part of Canada, as the federal government is proposing, is grossly irresponsible.

Deregulation has certainly been used as a powerful anti-union, anti-worker weapon. It has led to the laying off of tens of thousands of workers in the U.S. transport sector and attacks on the wages and working conditions of the others. The deregulation threat is already being used by Canadian employers as a lever to extract concessions from workers here. We certainly are fighting these attacks. But the negative impact of deregulation on local communities, on services, on the economy and especially on safety extends far beyond the effects on the workers in the industry.

In *Freedom To Move*, the federal government claims there will be no compromise on maintaining high safety standards after deregulation, but the evidence clearly contradicts their claim. In spite of its promise to ensure rail safety in a deregulated environment, the federal government has suggested the disbandment of the CTC. In the absence of a regulatory body with the authority to impose safety standards, the erosion of rail safety will be virtually impossible to police.

The Canadian carriers have already adopted certain inspection policies that have reduced inspections by certified carman inspectors at numerous terminals throughout the country and which have resulted in the loss of considerable preventive maintenance to rolling stock.

Subsequently, the Railway Transport Committee introduced the Railway Freight Car Minimum Inspection and Safety Standards in November 1984, which were intended to regulate the inspection and repairs of rolling stock. Should the RTC be abolished, there is no doubt that these regulations would be lost and this would most certainly jeopardize the safety of the general public and railway workers.

We are very concerned that the federal government is so anxious to drop its role in transportation that it is rushing ahead with a deregulation package with no real assessment of its impact on public safety and the economy of this country.

[Translation]

réseau de transport américain finira par remplacer notre système avec des axes nord-sud, ce qui ne ferait qu'aggraver le chemin de développement déséquilibré dans le Canada en ce sens qu'il exporte des matières brutes et qu'il importe des produits finis.

La concurrence des sociétés américaines nuira à l'industrie ferroviaire canadienne et exercera d'énormes pressions sur le secteur du camionnage et sur les compagnies aériennes ici au Canada. Cela nous coûtera plusieurs milliers d'emplois, non seulement dans le secteur des transports mais également dans les industries qui approvisionnent le secteur des transports et qui vendent aux employés du secteur des transports. Il est parfaitement irresponsable de sauter à pieds joints dans une politique de déréglementation des transports sans avoir au préalable étudié sérieusement l'incidence économique qu'auront tous ces changements sur toutes les régions du pays. Or, c'est ce que se propose de faire le gouvernement fédéral.

La déréglementation a par ailleurs été une arme très puissante contre les syndicats et contre les travailleurs. Elle a débouché sur la mise à pied de dizaines de milliers de travailleurs dans le secteur des transports américain et elle a nui aux salaires et aux conditions de travail des autres. Des employeurs canadiens utilisent déjà la menace de la déréglementation pour obtenir des concessions de leurs employés. Nous luttons contre cela. Mais l'incidence négative de la déréglementation sur les petites localités, sur les services, sur l'économie et surtout sur la sécurité va bien au-delà des effets que subiront les travailleurs oeuvrant dans l'industrie.

Dans *Aller sans entraves*, le gouvernement fédéral prétend qu'il n'y aura pas de compromis pour ce qui est du maintien des normes de sécurité élevées après la déréglementation, mais les faits démontrent que c'est tout le contraire. En dépit de sa promesse d'assurer dans cet environnement déréglementé la sécurité dans l'ensemble des services ferroviaires, le gouvernement fédéral a proposé le démantèlement de la Commission canadienne des transports. En l'absence d'un organe de réglementation habilité à imposer des normes de sécurité, il sera à toutes fins pratiques impossible de contrôler l'érosion de la sécurité dans le secteur du transport ferroviaire.

Les transporteurs canadiens ont déjà adopté certaines politiques en matière d'inspection qui ont réduit le nombre d'inspections faites par des inspecteurs certifiés dans différentes gares un peu partout dans le pays, ce qui a sensiblement réduit les travaux d'entretien préventifs prévus pour le matériel roulant.

Devant cette situation, le Comité des transports par chemin de fer adoptait en 1984 des normes minimales en matière de sécurité et d'inspection des wagons de marchandises, normes qui visaient la réglementation de l'inspection et de l'entretien du matériel roulant. Si ce Comité est supprimé, il va sans dire que ces règlements seront abandonnés, ce qui mettrait très certainement en danger la sécurité et du public et des employés des compagnies de chemins de fer.

Nous nous demandons pourquoi le gouvernement fédéral a si hâte d'abandonner le rôle qu'il a toujours joué dans les transports qu'il s'empresse d'adopter un programme de

[Texte]

We carmen have serious doubts as to the maintenance of rail safety. In just over four years, our membership on CP Rail has been reduced from approximately 4,300 members down to under 2,300, a loss of approximately 2,000. CN is doing the same, reducing approximately 1,500 people in the last 18 months.

To state the obvious, deregulation means the removal or repeal of the applicable regulations governing operation. Included in those regulations is safety. Although safety has been presented in much higher profile in recent years, in reality it has become secondary to economics.

It has been suggested that the safety standards established within the railways are more than adequate and our railways should be left to police themselves. Given the track record of the railways, if they were left to develop and maintain their own self-imposed safety standards without the involvement of the government, union and the public, then another Mississauga would be imminent. The removal of carmen inspectors from the intermediate and minor terminals across this country is evidence to the weight the company places on the safe movement of freight, including dangerous commodities.

The statement made by the company that the train crews are as competent as carmen to inspect and test the airbrakes on trains is totally ludicrous. Two or three days of classroom instruction as opposed to four years of rigorous and extensive training in all facets of repair in connection with all types of freight cars, including cars designated to carry dangerous commodities, places the aforementioned statement in a very foolish light indeed.

Our craft has been specifically trained and is constantly being upgraded to spot the defects that would go unnoticed by the untrained eye. Yet the railways in their wisdom chose to remove the one craft from the train yards that is the most qualified to ensure the safety of the public. You will see appendix I is a list of basically what a carman inspector does. The potential for a disaster of monumental proportions becomes more and more prevalent each time a wheel turns on a dangerous commodity car that has not received the proper inspection from a qualified car inspector.

Appendix II is basically maps of the area I represent; I represent Prince George and Smithers. It will show you just basically the communities that are involved.

Although the thrust of our submission today deals primarily with the impact of deregulation on the railway, we as residents

[Traduction]

déréglementation sans avoir évalué l'incidence que cela aura sur la sécurité du public et sur l'économie du pays.

• 1340

Nous, les wagonniers, avons de sérieux doutes quant au maintien de la sécurité ferroviaire. Depuis un peu plus de quatre ans, nos membres travaillant pour CP sont passés de 4,300 à moins de 2,300, soit une baisse d'environ 2,000 personnes. CN fait la même chose. En effet, il a réduit son effectif d'environ 1,500 personnes au cours des 18 derniers mois.

C'est l'évidence même que la déréglementation amènera la suppression ou la révocation de tous les règlements applicables, y compris les règlements en matière de sécurité. Même si la sécurité s'est vu accorder plus d'importance ces dernières années, en réalité, elle est passée au second plan derrière les facteurs économiques.

Certains prétendent que les normes en matière de sécurité établies au sein de compagnies de chemin de fers sont plus que satisfaisantes et que les compagnies devraient être libres de se surveiller elles-mêmes. Vu le dossier de compagnies de chemin de fer, si on les laissait élaborer et maintenir seules leurs propres normes en matière de sécurité, sans qu'interviennent le gouvernement, les syndicats et le public, alors on risquerait de se retrouver aussitôt avec un autre accident du genre de celui de Mississauga. Le fait que l'on ait éliminé les postes de wagonniers-inspecteurs dans les gares mineures et intermédiaires d'un bout à l'autre du pays est une déclaration éloquentes sur le poids qu'accordent les compagnies de chemin de fer au déplacement, en toute sécurité, des marchandises dont elles sont responsables, y compris les produits dangereux.

La compagnie a déclaré que les équipes travaillant sur les trains sont aussi compétentes que les wagonniers en matière d'inspection et de vérification des freins à air comprimé, mais cela est parfaitement absurde. Il est en effet absurde d'essayer de faire croire que deux ou trois journées de cours en classe équivalent à quatre années de formation rigoureuse et variée, comprenant tous les aspects des réparations pour tous les types de wagons, y compris ceux devant servir à transporter des produits dangereux.

Il s'agit d'une formation spécialisée, et nous ne cessons de nous améliorer afin de repérer tous les défauts qu'un œil inexercé serait incapable de déceler. Or, les compagnies de chemin de fer dans leur grande sagesse, ont choisi de supprimer des gares, ces spécialistes qui seraient les mieux en mesure de veiller à la sécurité du public. Vous verrez à l'annexe I une liste de ce que doit faire un wagonnier-inspecteur. Le risque d'une catastrophe monumentale augmente chaque fois qu'une roue tourne sur un wagon transportant des produits dangereux et qui n'a pas été bien inspecté par un inspecteur de wagons compétent.

Vous trouverez à l'annexe II des cartes de la région que je représente, soit Prince-George et Smithers. Cela vous donnerait une idée des localités concernées.

Même si le gros de notre mémoire d'aujourd'hui traite de l'incidence qu'aura la déréglementation sur le transport

[Text]

of northern communities have serious reservations with respect to the apparently partially deregulated air transportation sector. It would appear to us that deregulation of the air transportation sector has been under way for the past couple of years, resulting in a marked decrease in the frequency of flights in and out of the city of Prince George, with an increase in air fares during the same period.

It is our sincere opinion that the ramifications of a deregulated transportation system in Canada would effectively destroy the economic viability of northern regions of this country, restricting any further growth or potential for growth and seriously undermining the way of life and standard of living in our northern communities in comparison with Canadians in general, thereby creating substandard or second-class citizens in Canada.

In the area of safety, we have attempted to draw your attention to what we perceive as a serious potential for disaster if Bill C-18 is allowed to proceed. Historically, Canada as a country has been and is tied and held together by a regulated transportation system. This in turn forms an integral part of our economic system. To dismantle the transportation system in Canada without recognizing our population densities, geography, weather, economic, social and political differences would be a fatal mistake for the continued growth and well-being of Canada as a nation.

In closing, we say the price is far too high when the cost will be the loss of Canada as we know it. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McConnell, for presenting your brief. You did it within the general timeframe of oral presentation. I call it open for questions now. You have raised many concerns. I think in honour of Mrs. Benjamin we will go to Mr. Benjamin first.

Mr. Benjamin: I got away with that with the question period too; I got to lead off because my mother was there.

Mr. McConnell, surely your organization and the people you represent have no objection to the updating and modernizing and streamlining of regulations. Surely you recognize they need to be examined almost yearly and that even the CTC was too slow and unresponsive to requests. Do you have any objection to a streamlined, updated and modernized regulatory regime, including getting rid of those which are obsolete and bringing in new ones to take into account technological change and advances? Do you have any objection to that?

Mr. McConnell: We have no objections at all. Every day, we have new cars coming into the system with new types of equipment. They all take different regulations. We should be upgrading these regulations as we go, not getting rid of them.

[Translation]

ferroviaire, en tant que résidents de localités situées dans le nord, nous avons de sérieuses réserves en ce qui concerne la déréglementation apparemment partielle du secteur du transport aérien. Nous avons l'impression que la déréglementation de ces secteurs est en cours depuis quelques années déjà et nous avons constaté une nette diminution de la fréquence des vols à destination et en partance de Prince-George, accompagnée d'une augmentation des tarifs pendant la même période.

Nous pensons sincèrement que les ramifications que comporteraient l'adoption au Canada d'un système de transport déréglementé détruirait la viabilité économique des régions septentrionales du pays, entraverait le développement ou le développement potentiel de ces mêmes régions et compromettrait sérieusement le genre et le niveau de vie dont jouissent les Canadiens vivant dans ces localités, ce qui aboutira à la création d'un groupe de citoyens de deuxième classe.

Pour ce qui est de la sécurité, nous avons essayé d'attirer votre attention sur les catastrophes potentielles que nous entrevoyons dans l'hypothèse de l'adoption du projet de loi C-18. Le Canada a toujours été lié par un système de transport réglementé qui fait maintenant partie intégrante de notre système économique dans son ensemble. Démanteler le système de transport canadien sans tenir compte des différences qui existent ici au niveau des densités de population, de la géographie, du climat, et de la vie économique, sociale et politique, serait une grave erreur et cela mettrait en péril le maintien de la croissance et du bien-être du pays.

En conclusion, ce que nous disons, c'est que le prix est trop élevé, vu que ce que nous perdrons, ce sera le Canada tel que nous le connaissons. Merci.

Le président: Merci de votre exposé, monsieur McConnell. Nous sommes tout à fait dans les temps et nous allons tout de suite passer aux questions. Vous avez soulevé de nombreuses questions. Vu que M^{me} Benjamin est dans la salle, nous donnerons tout d'abord la parole à M. Benjamin.

M. Benjamin: Tout ceci est très payant pour moi. J'ai le privilège de commencer parce que ma mère est ici.

Monsieur McConnell, l'organisme et les gens que vous représentez ne s'opposent sans doute pas à la mise à jour, à la modernisation et à la simplification des règlements. Vous conviendrez qu'il faut les examiner chaque année et que même la CCT a été trop lente à réagir aux demandes. Auriez-vous des objections à ce que l'on adopte un régime de réglementation simple, à jour et modernisé, et à ce que l'on se débarrasse de ces règlements qui sont maintenant dépassés pour les remplacer par de nouveaux règlements qui tiendront compte des changements et des progrès technologiques? Vous opposeriez-vous à cela?

M. McConnell: Nous n'aurions aucune objection à cela. Chaque jour, il arrive dans le système de nouveaux wagons équipés de matériel tout à fait nouveau. Il faut bien sûr des règlements différents pour toutes ces catégories de wagons. Mais nous devrions mettre à jour et améliorer ces règlements

[Texte]

Mr. Benjamin: Could you tell us what, if any, problems your organization has because of the Foisy inquiry following the Hinton tragedy? When they talked about the railway culture... You will find the same sort of thing with the airlines and the trucking industry as well. Are you having any problems with one of your members who bad-order a car? A foreman or supervisor comes along—and it is supposed to be taken off the train—he comes along and puts it back on the train. Have you ever had any occurrences like that? Have you ever had an employee who attempted to do that and was threatened with disciplinary action or called insubordinate for doing their job?

Mr. John Fix (General Chairman, Canadian Brotherhood of Railway Carmen, Lodge 1415, Prince George, B.C.): Yes, that has happened. We have had supervisors remove bad-order cards. When our people have bad-ordered a defective car, they have removed the cards. We have reported them—

Mr. Benjamin: They removed the cards, not the car.

Mr. Fix: The cards, exactly.

Mr. Benjamin: They took the bad-order card off the car.

Mr. Fix: Yes. They have come up with a system by which they remove the card, identify it as a defective car and ship it to the next terminal until it is unloaded. Then they will repair it when it is empty. There has been no problem repairing empty cars. It has been the loaded cars.

Mr. Benjamin: With the reduction in the number of carmen and inspectors in both railways all over the country, are there other people who may or may not be qualified, other people doing that kind of work on an ad hoc basis? Are section hands or brakemen doing that? Are maintenance people, brakemen or somebody from the yard office doing standing inspections or what?

Mr. Fix: At present the railway has identified certified car inspection locations and carmen are doing them at those locations. At some locations, the inspections—they call them pull-by inspections—are being performed by train crews.

Mr. Benjamin: Is it while the train is moving?

Mr. Fix: Yes, while the train is moving. At present they have a train that run out of Edmonton and goes all the way up to Ridley Island. It is a 2,000-mile trip. That train receives a full No. 1 standing inspection and a No. 1 air test in Edmonton. It goes all the way to the Ridley Island grain facility and back again before it gets another full inspection and No. 1 air test.

[Traduction]

au fur et à mesure, et non pas nous en débarrasser tout d'un coup.

M. Benjamin: Pourriez-vous nous dire quel problème, s'il y en a, votre organisme a eu à cause de l'enquête Foisy suite à l'accident de Hinton? Lorsqu'ils ont parlé de la culture ferroviaire... L'on retrouve la même chose avec les compagnies de chemin de fer et avec l'industrie du camionnage. Avez-vous eu des problèmes avec certains de vos membres qui apposent des étiquettes de réforme sur des wagons? Un surveillant ou un superviseur se présente—le wagon est censé avoir été retiré du train—et il demande qu'on le raccroche au train. Avez-vous déjà eu écho de cas comme cela? Y-a-t-il déjà eu des cas où un employé a essayé de le faire et où on l'a menacé de mesures disciplinaires ou bien accusé d'insubordination tout simplement parce qu'il faisait son travail?

M. John Fix (président, Canadian Brotherhood of Railway Carmen, Section locale 1415, Prince-George, Colombie-Britannique): Oui, cela est déjà arrivé. Des superviseurs ont déjà enlevé des étiquettes de réforme. Nous connaissons des cas où certains de nos membres avaient apposé des étiquettes de réforme sur des wagons défectueux, mais quelqu'un d'autre est venu enlever les étiquettes. Nous les avons rapporté...

M. Benjamin: Ils avaient retiré les étiquettes, mais non pas les wagons.

M. Fix: Oui, les étiquettes.

M. Benjamin: Ils ont enlevé les étiquettes de réforme des wagons.

M. Fix: Oui. Ils ont un système en vertu duquel ils enlèvent l'étiquette, ils identifient le wagon comme étant défectueux et l'expédient à la gare suivante jusqu'à ce qu'il soit vidé. Ils le réparent lorsqu'il est vide. Il n'y a jamais eu de problèmes quant à la réparation de wagons vides. C'est avec les wagons chargés qu'il y a eu des problèmes.

M. Benjamin: Vu que les deux compagnies de chemin de fer ont réduit le nombre de wagonniers et d'inspecteurs partout dans le pays, y-a-t-il d'autres gens, qui sont non compétents, qui font ce genre de travail de façon ponctuelle? Y-a-t-il des chemineaux ou des gardes-freins qui font ce genre de travail. Y-a-t-il des responsables de l'entretien, des gardes-freins ou d'autres employés travaillant à la gare de triage qui s'occupent des inspections?

M. Fix: La compagnie de chemin de fer a identifié certaines gares où une inspection des wagons doit se faire, et ce sont des wagonniers qui s'en occupent. À certains endroits, les inspections—et il s'agit d'inspections en marche au ralenti—sont faites par les cheminots à bord.

M. Benjamin: Cela se fait-il pendant que le train est en marche?

M. Fix: Oui. À l'heure actuelle, il y a un train qui part d'Edmonton et qui se rend jusqu'à Ridley Island. Il s'agit d'un voyage de 2,000 milles. Le train subit une inspection exhaustive n° 1 à l'arrêt et une inspection n° 1 des freins à Edmonton. Le train va jusqu'à l'entrepôt de grains à Ridley Island et il fait tout le voyage retour avant de subir une autre inspection complète et une autre inspection n° 1 des freins.

[Text]

Mr. Benjamin: You are kidding!

Mr. Fix: No, I am not kidding. On the way it receives pull-by inspections, No. 2 air tests and roll-by inspections. This was approved by the CTC.

Mr. Benjamin: Good God! The CTC has not been much help to us.

Mr. Fix: That is why we are concerned, sir. The CTC has not been much help to us. We are afraid that if they go, there is going to be nothing.

Mr. Benjamin: Do you feel we should have some amendments to this legislation that would strengthen the new regulatory agency that is going to be taking over in a year or two? Everybody says we cannot compromise on safety, but the problem is getting it done and getting it enforced. Do you see any way the legislation, both regarding C-18 and C19, the trucking one, could be amended it to strengthen it and improve upon the whole area of safety and security?

• 1350

Mr. Fix: I think the railways need a regulatory body to operate. I cannot see them operating and being their own judge of when trains are safe to operate and when they are not. They are going to be entering into a competitive market, and to compete they are going to have to cut on something. We are afraid it is going to be safety that is going to be sacrificed and limited for dollars.

Mr. Benjamin: But it is your contention they have already cut back in this area.

Mr. Fix: The railway . . . we do not have deregulation, but they are ready for deregulation. They have laid off 1,500 people in the CNR in the last 18 months in preparation for deregulation.

Mr. Benjamin: So despite the railway protestations on safety, they are just cutting back.

Mr. Fix: Yes.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

You have shown a great concern for safety, and this is a prime concern of the committee. You have mentioned inspectors being replaced by train crews. You refer on page 5 to the training that the carmen receive in relation to train crews. Could you explain the difference between the two, and just how safety is being compromised here?

[Translation]

M. Benjamin: Ce n'est pas possible!

M. Fix: Si. En route, le train subit des inspections en marche au ralenti et des inspections no 2 des freins. C'est la Commission canadienne des transports qui a approuvé cela.

M. Benjamin: Mon Dieu! La CCT ne nous aura pas beaucoup aidé.

M. Fix: C'est justement pourquoi nous nous inquiétons, monsieur. La CCT ne nous a pas beaucoup aidé. Mais si elle disparaît, il n'y aura plus rien.

M. Benjamin: Pensez-vous que nous devrions modifier le projet de loi de façon à renforcer la nouvelle agence de réglementation qui va prendre la relève d'ici un an ou deux? Tout le monde dit qu'on ne peut pas transiger sur la sécurité, mais le problème c'est qu'il faut mettre quelque chose en place et veiller à son exécution. Auriez-vous des idées quant aux améliorations que nous pourrions apporter au projet de loi C-18, ainsi qu'au projet de loi C-19 visant le camionnage, de façon à renforcer les choses et à améliorer tout l'aspect sécurité?

M. Fix: Je pense que les compagnies de chemin de fer ont besoin, pour fonctionner, d'un organisme de réglementation. Je ne pense pas qu'elles devraient fonctionner et décider elles-mêmes que les trains sont en bon état de fonctionnement ou non. Elles vont devoir se lancer sur un marché concurrentiel, et pour être concurrentiel, il leur faudra couper sur quelque chose. Ce que nous craignons, c'est que ce sera la sécurité qui sera sacrifiée pour qu'elles puissent faire des économies.

M. Benjamin: Mais vous dites qu'elles ont déjà coupé là-dessus.

M. Fix: Les compagnies de chemin de fer . . . la déréglementation n'est pas encore là, mais les compagnies sont prêtes. Le CN, en prévision de la déréglementation, a mis à pied 1,500 personnes au cours des 18 derniers mois.

M. Benjamin: Ce que vous dites, donc, c'est que, malgré les protestations relativement à la sécurité qui ont été faites par les compagnies de chemin de fer, celles-ci continuent de faire des réductions. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Fix: Oui.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Vous vous êtes montré très intéressé par l'aspect sécurité et c'est là quelque chose qui nous préoccupe beaucoup. Vous avez dit que des inspecteurs avaient été remplacés par les cheminots à bord des trains. Vous parlez à la page 5 de votre mémoire de la formation que reçoivent les wagonniers par opposition au simple cheminot. Pourriez-vous nous expliquer la différence qu'il y a entre les deux et les raisons pour lesquelles la sécurité est compromise par les mesures prises dans ce domaine?

[Texte]

Mr. McConnell: We carmen are put through a four-year apprenticeship or trainee program to go through all facets of rolling stock—the repair and inspection of it. Whereas the train crew's basic job is to move the commodity down the tracks, train crews are doing more and more inspections on these roll-bys, and doing No. 3 air tests in certain yards. Basically, the train crew will not bad-order anything unless they see it dragging on the ground.

We are trained to use our ears a lot on inspections when they pull by, to pick up these things; they are not trained in this. We are trained in the complete spectrum. If a chlorine car is derailed it is the carman who dons the rubber suit and puts on the gas mask and wades in there first to tell everybody whether it is safe to go or not. This is the carman's job; it is not the train crew's job. The train crew has to get out of there and wait for us to go in. We are highly trained in the aspect of safety.

Mr. Fix: I think to add to that, carmen are not permitted to work in a traffic yard until they have had one year's experience around freight equipment. The CNR does not allow carmen to go into a traffic yard and act as car inspectors. We are certified car inspectors. We all had to go through a course and become certified after the Mississauga incident. And our apprentices, our young people, are not permitted to go to the yard until they have had one year's experience on inspection and freight and passenger cars.

Mr. Robichaud: You say you are not allowed after the Mississauga incident?

Mr. Fix: After Mississauga we had to become certified car inspectors. They tested us all to ensure we were all qualified to do the work we were doing. They went around the country running classes and tested every carman on the system to ensure he knew exactly what his job was and how to do his job, and they issued us a certificate stating we were certified car inspectors.

Mr. Robichaud: Why would they go through all that and then not use your expertise?

Mr. Fix: Economics.

Mr. Robichaud: Well, you have also mentioned your concern about the CTC, that it was not fulfilling its role, and that if it were to go with the present legislation there would be nothing left.

Would you agree to submit to us amendments to make sure the agency which will replace the CTC will fulfil that role and will take all these safety precautions? We will take care of that. Would you?

[Traduction]

M. McConnell: Les wagonniers suivent un programme de formation ou d'apprentissage de quatre ans, programme dans le cadre duquel nous apprenons tout ce qu'il y a à savoir au sujet du matériel roulant, des réparations et des inspections. Alors que la responsabilité première des cheminots à bord des trains c'est de veiller à ce que le transport des marchandises sur les voies ferrées se fasse bien, on fait de plus en plus appel à eux, dans certaines gares, pour faire des inspections en marche au ralenti et pour faire des inspections n° 3 des freins. En gros, les cheminots à bord du train ne mettront pas d'étiquettes de réforme à moins que les choses traînent vraiment par terre.

Nos oreilles sont exercées et lorsque les trains roulent devant nous, on repère certains bruits. Les cheminots, quant à eux, n'ont pas eu la même formation. Notre formation à nous couvre toute la gamme. Si un wagon transportant du chlore déraile, c'est le wagonnier qui enfle la combinaison en caoutchouc, qui met le masque à gaz et qui va le premier vérifier s'il y a des blessés. C'est le travail du wagonnier, et non pas des cheminots. Les cheminots doivent sortir de là ou bien attendre qu'on vienne les chercher. Nous avons une formation très poussée en matière de sécurité.

M. Fix: J'aimerais ajouter quelque chose. Les wagonniers ne peuvent aller travailler dans une gare de triage que lorsqu'ils ont déjà acquis une expérience d'un an avec le matériel servant au transport des marchandises. Le CN ne permet pas au wagonnier d'aller dans les gares de triage et de jouer le rôle d'inspecteur de wagons. Nous sommes des inspecteurs de wagons certifiés. Après l'accident survenu à Mississauga, nous avons tous dû prendre un cours et être accrédités. Les jeunes, les apprentis, ne peuvent aller travailler dans la gare de triage que lorsqu'ils ont un an d'expérience de l'inspection des wagons de marchandises et des wagons pour passagers.

M. Robichaud: Vous dites que, depuis l'accident à Mississauga, vous ne pouvez plus... ?

M. Fix: Suite à l'accident à Mississauga, nous avons dû devenir des inspecteurs de wagons certifiés. On nous a fait subir un examen pour vérifier que nous étions compétents. Ils ont parcouru le pays en offrant des cours et ils ont fait passer un examen à chaque wagonnier pour vérifier qu'il savait ce qu'il devait faire et comment il devait le faire, et ils nous ont donné à chacun un certificat disant que nous sommes des inspecteurs de wagons certifiés.

M. Robichaud: Pourquoi feraient-ils tout cela pour ensuite ne plus faire appel à vous?

M. Fix: Pour des raisons monétaires.

M. Robichaud: Vous avez également dit que la Commission canadienne des transports ne menait pas à bien son mandat mais que, si elle disparaissait, il n'y aurait plus rien.

Seriez-vous prêt à nous fournir des amendements en vertu desquels, s'ils étaient adoptés, l'agence qui viendrait remplacer la CCT serait tenue de mener à bien son travail et de prendre toutes ces mesures de précaution? Nous ferions alors le nécessaire. Qu'en dites-vous?

[Text]

Mr. Fix: Certainly. We could submit the amendments, certainly.

Mr. Robichaud: Thank you.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Mr. Belsher.

• 1355

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Mr. McConnell, in your brief you state that you feel the economic viability of the north will be jeopardized if these two bills go forward.

Some of the major employers, namely, in the forest industry—which I know are very prevalent in the north in the Prince George area and so on—were very supportive of the bill and of having it go forward. They felt it was going to have a direct impact that would give security to their employees. If the company becomes stronger, it usually works to the benefit of their employees as well.

I am wondering on what you are basing the economic viability. A statement like this really is running at variance with the business community and with the employers. What are you basing it on?

Mr. McConnell: I can understand the point of the northern forest industries saying they are going to increase jobs and they are going to give profits. This is the short-term outlook.

We base our opinion on looking at the American experience with what happened in deregulation. The prices are going to go up for the shippers in northern British Columbia. They are not big shippers. They are not going to be getting the cut rates from the CNR or the CPR. They are not going to be giving any special deal. Eventually the cost is going to be reflected in their product and it is going to be a north-south movement. It is just going to alienate the north again.

Mr. Belsher: Why would the railways then be resisting this so strenuously? They say they are not going to lose freight, but they are going to lose revenue. Whom are they going to lose the revenue to?

Mr. Fix: Burlington Northern is running in the United States. The railways are concerned that the products coming out of British Columbia are not going to run north and east through Canada. They are going to run south and east through the United States, which does nothing for the Canadian economy.

The carriers in the United States are going to make all the money on the freight. It will not be Canadian railways; it will be American railways.

Mr. Belsher: This is not what the railways have been saying. They said there would not be any loss of freight. This is one thing they did say. But they said there would be loss of revenue.

Mr. Fix: This is right. The long haul is going to be east, so they are going to run south to the Burlington Northern and

[Translation]

M. Fix: Bien sûr. Nous vous soumettrons des amendements.

M. Robichaud: Merci.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Monsieur McConnell, vous dites dans votre mémoire que la viabilité économique du nord du pays serait menacé si les deux projets de loi sont adoptés.

Certains des gros employeurs, notamment dans l'industrie forestière—qui, je le sais, ont une très forte présence dans la région de Prince George, etc—ont appuyé le projet de loi. Ils disaient que cela allait avoir pour conséquence directe de donner de la sécurité à leurs employés. Si la compagnie devient plus forte, cela bénéficie en général en même temps aux employés.

Sur quoi fondez-vous votre argument relativement à la viabilité économique. Votre déclaration va à l'encontre des opinions exprimées par les milieux d'affaires et par les principaux employeurs. Sur quoi vous appuyez-vous?

M. McConnell: Je comprends que les industries forestières du Nord disent qu'elles vont créer des emplois distribuer des profits. Mais il s'agit là d'une perspective à court terme.

Nous, nous nous appuyons sur ce qui a été constaté aux Etats-Unis depuis la déréglementation. Les prix pour les expéditeurs dans le nord de la Colombie-Britannique vont augmenter. Ils ne sont pas très gros. Ils ne vont pas obtenir des tarifs préférentiels auprès de CN ou de CP. On ne va pas leur faire des concessions spéciales. Un jour ou l'autre, les coûts se refléteront du côté de leurs produits, et tout se fera selon un axe nord-sud. Cela va encore aliéner le Nord.

M. Belsher: Dans ce cas, pourquoi les compagnies de chemin de fer résistent-elles tant? Elles disent qu'elles ne vont pas perdre de marchandises, mais qu'elles vont perdre des revenus. Qui va bénéficier des revenus qu'elles vont perdre?

M. Fix: Burlington Northern passe par les Etats-Unis. Les compagnies de chemin de fer craignent que les produits en provenance de Colombie-Britannique ne vont pas être acheminés vers le nord et vers l'est du Canada. Ces produits vont aller vers le sud et vers l'est, aux Etats-Unis, ce qui ne fera rien pour l'économie canadienne.

Ce sont les transporteurs américains qui vont amasser tous les profits pour ce qui est du transport de marchandises. Ce ne sont pas les compagnies de chemin de fer canadiennes qui vont en profiter, mais bien les compagnies américaines.

M. Belsher: Ce n'est pas ce que nous disent les compagnies de chemin de fer. Elles prétendent qu'il n'y aura pas du tout de perte pour ce qui est du transport de marchandises. Elles nous ont cependant dit qu'il y aurait des pertes de revenus.

M. Fix: C'est exact. Le long trajet, c'est celui qui va vers l'est. Elles vont donc utiliser des lignes qui vont vers le sud,

[Texte]

they are going to run east across the Burlington Northern where the long haul is, and then they are going to run back up north into Canada. This is my opinion.

Mr. Taylor: How will they get back up into Canada, up to Toronto?

Mr. Fix: Through the CSR, Canada Southern Railway, in the southern Ontario corridor.

Mr. Taylor: Yes, but there is a clause in this bill that says if you start a load in Canada and cross the whole country, it has to be in Canada. This bill protects it. It does not encourage it; it forbids it.

Mr. Fix: I am sorry. I was not aware of this.

The Chairman: It is not quite . . . you cannot use two CLRs. Who owns the railway at the other end?

Mr. Fix: CNR owns it.

The Chairman: Burlington Northern does not own it.

Mr. Fix: No.

The Chairman: Can they not hook them there in a rate as they come back into Canada . . . they lost when they used their own rail down into the United States and across? If this railway had the entry at the Toronto end or whatever it is, I can understand your problem. But if they do not own the line they are using to get back into Canada, surely the line can charge rates that will offset what they were able to save in going down and across. This is certainly what some of the evidence has been.

Mr. McConnell: May I interject for a minute? We are actually here to present the aspect of safety on the railway.

The Chairman: I appreciate it.

Mr. McConnell: We are not really economists. We fix boxcars for a living.

The Chairman: Mr. McConnell, I am awfully glad you raised this. I really appreciate it. I was going to say that as chairman I sometimes say too much. I was going to try to have the members ask witnesses on their briefs. If a witness talks about the safety and/or your experience in the yards, then the members are not going to be able to ask you about the airline ratio and safety and flights from Victoria to Vancouver and that type of thing.

I am glad you mentioned this to remind me that I forgot to mention it to members. So let us get off it and get back to the brief. Your time is just about up, Mr. Belsher.

[Traduction]

pour rejoindre *Burlington Northern*, et aller vers l'est avec *Burlington Northern* qui assure le long trajet, après quoi elles remonteront vers le nord pour arriver au Canada. Voilà ce que je pense.

M. Taylor: Comment feront-elles pour remonter au Canada, jusqu'à Toronto?

M. Fix: Avec le CSR, le *Canada Southern Railway*, dans le couloir du sud de l'Ontario.

M. Taylor: D'accord, mais il y a dans le projet de loi un article en vertu duquel si une cargaison part du Canada et doit traverser tout le pays, le voyage doit se faire à l'intérieur du territoire canadien. Le projet de loi prévoit justement cette protection. Loin d'encourager ce genre de chose, le projet de loi l'interdit formellement.

M. Fix: Je m'excuse. Je n'étais pas au courant.

Le président: Ce n'est pas tout à fait . . . vous ne pouvez pas utiliser deux CLR. A qui appartient la voie ferrée de l'autre côté?

M. Fix: Au CN.

Le président: Elle n'appartient pas à *Burlington Northern*, n'est-ce pas?

M. Fix: Non.

Le président: Ne pourrait-on pas leur imposer un certain tarif à leur retour au Canada . . . elles auraient perdu en utilisant leur propre ligne de chemin de fer pour aller jusqu'aux Etats-Unis pour traverser. Si cette compagnie de chemin de fer avait une entrée à Toronto, je comprendrais le problème, mais si elle ne possède pas la ligne qu'elle emprunte pour remonter au Canada, alors le propriétaire de cette ligne pourrait certainement lui imposer des tarifs qui permettraient de contrecarrer ce qu'elle aurait économisé en passant par les Etats-Unis. C'est en tout cas ce que nous ont dit un certain nombre de témoins.

M. McConnell: Puis-je intervenir un instant? Nous sommes ici pour vous entretenir au sujet de l'aspect sécurité sur les chemins de fer.

Le président: Je comprends cela.

M. McConnell: Nous ne sommes pas des économistes. Nous réparons des wagons couverts pour gagner notre vie.

Le président: Monsieur McConnell, je suis ravi que vous souleviez cela. J'apprécie vraiment vos remarques. J'allais justement dire quelque chose, mais en tant que président, j'en dis parfois trop. Je voulais justement demander au député d'essayer d'interroger tous les témoins au sujet de leur mémoire. Si un témoin parle de la sécurité ou de son expérience dans les gares de triage, alors les députés ne devraient pas lui poser des questions au sujet de la sécurité aérienne et des vols de Victoria à Vancouver, etc.

Je suis très heureux que vous ayez soulevé cela, car j'avais oublié d'en parler aux députés. Revenons en donc au mémoire. Le temps qui vous était alloué est presque écoulé, monsieur Belsher.

[Text]

Mr. Belsher: I was referring to a paragraph on page 5 of the brief, which talked about the economic viability of the north.

Mr. Benjamin: Ross, it does not matter to the chairman.

• 1400

The Chairman: I appreciate your concern about the CTC. There is no longer going to be the Railway Transportation Committee of the CTC, but I know from your experience and your very moderate brief that you must be aware of the railway safety act legislation or the multimodal investigation board legislation. Are you aware of those two bills that are also coming through the legislative hopper to address some of your concerns?

Mr. McConnell: Not aware enough to make any statements.

The Chairman: I appreciate that.

Mr. Benjamin: Mr. McConnell, which way do you think it should be done? Should we have the Railway Accident and Investigation Board in effect and then do this legislation, or does it really matter? Should we do this legislation and bring another in later? Which way would you think it should be done?

Mr. McConnell: We have to have railway regulation boards. It has to be done. I suggest that this whole bill be studied a lot longer than it has. I feel this is being jumped into too quickly with not enough thought going into it.

We want reregulation, not deregulation. We want regulations that are going to protect the safety of the public and the workers.

Mr. Benjamin: And enforced.

Mr. McConnell: Strongly enforced.

The Chairman: I think all the members should share that concern about safety. I guess we have differences of opinion as to how we can best get it.

I will call the next witness, which is the International Association of Machinists and Aerospace Workers. Appearing on its behalf is Ms Lynn Parmenter. I gather, Ms Parmenter, there is no brief. Are you going to make an oral presentation?

Ms Lynn Parmenter (Business Representative, International Association of Machinists and Aerospace Workers, District 14): I am going to make an oral presentation. It will be brief. I do not have piles of statistics.

The Chairman: Are you the same union that appeared before us in Vancouver yesterday—different local?

Ms Parmenter: I am sure we appeared in Ottawa, and I understand we are appearing in every city where you are having a hearing.

The Chairman: Good.

Ms Parmenter: This is amazing, because when I requested to appear here, I got a letter back saying I would be informed when there would be meetings. But I received nothing from this committee about that. I heard through the grapevine that

[Translation]

M. Belsher: Je parlais d'un paragraphe à la page 5 du mémoire, où il était question de la viabilité économique du Nord.

M. Benjamin: Ross, cela n'intéresse pas le président.

Le président: Je comprends votre préoccupation au sujet de la CCT. Il n'y aura plus de Comité des transports ferroviaires de la CCT, mais je sais que, à en juger d'après votre expérience et le mémoire très modéré que vous avez soumis, vous devez être au courant du projet de loi sur la sécurité des chemins de fer et de la Commission d'enquête sur le transport multimodal. Êtes-vous informés de ces deux projets de loi qui devraient calmer certaines de vos craintes?

M. McConnell: Je ne suis pas suffisamment informé pour en parler.

Le président: Je m'en doute.

M. Benjamin: Monsieur McConnell, faudrait-il d'abord mettre en place la Commission d'enquête sur les accidents ferroviaires avant d'adopter le projet de loi C-18, ou cela ne fait-il pas de différence? Faut-il d'abord adopter ce projet de loi et en introduire un autre plus tard? Dans quel ordre faudrait-il procéder?

M. McConnell: Il faut absolument posséder des organismes de réglementation des chemins de fer. À mon avis, il faudrait étudier beaucoup plus ce projet de loi. Je pense que l'on va un peu trop vite et que l'on ne réfléchit pas assez.

Nous souhaitons une re-réglementation et non pas une déréglementation. Nous voulons des règlements qui protègent la sécurité du public et des travailleurs.

M. Benjamin: Et qui soient appliqués.

M. McConnell: Qu'ils soient rigoureusement appliqués.

Le président: Je pense que nous nous soucions tous de la sécurité. C'est sur les moyens de la réaliser que nous divergeons.

Je vais appeler le témoin suivant, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale.

Mme Lynn Parmenter (représentante commerciale, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, district 14): Je vais faire une présentation orale. Je serai brève. Je n'ai pas des piles de statistiques.

Le président: Représentez-vous le même syndicat qui a comparu hier à Vancouver, mais une section différente?

Mme Parmenter: Je suis sûre que nous avons comparu à Ottawa et je crois que nous comparaissons dans chaque ville où vous tenez une audience.

Le président: Bien.

Mme Parmenter: C'est surprenant, car lorsque j'ai demandé à comparaître ici, on m'a envoyé une lettre disant que l'on m'informerait de la date de l'audience. Mais je n'ai jamais rien reçu. J'ai appris par la rumeur publique que cette séance se

[Texte]

there was going to be this meeting. You may have therefore saved yourselves some statistical information from this area by doing it in that fashion.

The Chairman: You could send it by memo if you want. But anyway, you are here.

Ms Parmenter: I will write it up when I am finished and send you copies.

The Chairman: Fine.

Ms Parmenter: We do the best we can.

I am the business rep for District 14 of the Machinists Union, which is here in Alberta, except for the railway, which has its own district.

The membership in my district is composed of men and women in a wide range of industries and jobs. They are licensed at various trades. They maintain and service heavy duty equipment and trucks. They work at fibreglass. They manufacture parts for the oil industry. They work at airports. They work in offices. They service, maintain, and repair aircraft, both in fixed-phase operations and with the airlines here in Alberta, mainly PWA.

I will not bring in discussion of the railway here. That is out of my jurisdiction, but there is correspondence here between the president of Local 357 of the IAM in Calgary and John Crosbie. There is a reply to Mr. Crosbie's letter, discussing the fact that he does not have some statistics correct, nor is he interpreting things. I am sure that is on file somewhere.

I would like to briefly discuss airlines and trucking. PWA has just had a merger with CP. We have made an intervention against this because we know it is going to cost jobs and in the long run we are concerned about safety in the airlines. We are also concerned about servicing smaller communities. We feel that in the long run, the service is going to die out. The company has told us already that jobs will be lost because of this merger. There is no secret about it.

• 1405

On December 3 there were several articles on deregulation and a couple of inserts in *The Globe and Mail* outlining which airlines had interests in which other companies. It was clear there are going to be only two major airlines left in this country. With the discussion of privatizing Air Canada and selling it off to a handful of people, we see that in effect there is going to be a monopoly in the airline industry in this country. When things are run strictly for profit, we see that service is really not an issue with these kinds of companies.

The people we represent in these airlines are concerned about the safety factor and for their own reputations as highly trained, highly skilled and highly regulated tradespeople. Canada has one of the best airline-safety records in the world and our members would like to maintain it, but we suggest that is not going to be possible.

[Traduction]

tiendrait. Vous vous y êtes peut-être épargné quelques données statistiques intéressantes cette région en procédant ainsi.

Le président: Vous pouvez nous les envoyer par lettre, si vous le souhaitez. Quoi qu'il en soit, vous êtes là.

Mme Parmenter: Je vais mettre mon mémoire par écrit et je vous en enverrai des copies.

Le président: Bien.

Mme Parmenter: Nous faisons de notre mieux.

Je suis la déléguée du district 14 du syndicat des machinistes, ici en Alberta, sauf que je ne représente pas les travailleurs du chemin de fer qui ont leur propre section.

Les membres du syndicat, dans mon district, sont des hommes et des femmes travaillant dans un large éventail d'entreprises et de professions. Ils entretiennent et assurent la maintenance de matériel lourd et de camions. Ils travaillent la fibre de verre, ils fabriquent des pièces pour l'industrie pétrolière, ils travaillent dans les aéroports et dans des bureaux. Ils entretiennent et réparent des avions, tant dans des ateliers à terre qu'en déplacement pour des compagnies aériennes, principalement PWA.

Je ne vais pas traiter ici du transport ferroviaire, qui échappe à ma compétence, mais j'ai ici copie d'une correspondance entre le président de la section 357, à Calgary, de l'IAM et de John Crosbie. Il y a une réponse à la lettre de M. Crosbie, disant que certains de ces chiffres et de ces interprétations de chiffres sont erronés. Je suis sûr que cela figure dans un dossier quelque part.

Je voudrais parler brièvement du transport aérien et du camionnage. PWA vient juste de fusionner avec CP. Nous sommes intervenus contre cette transaction car nous savons que cela entraînera des suppressions d'emplois et nous nous inquiétons, à long terme, de la sécurité. Nous nous préoccuons également de la desserte des petites agglomérations. Nous pensons qu'à long terme le service sera réduit. La compagnie nous a déjà dit que des emplois seront supprimés par suite de la fusion. Ce n'est un secret pour personne.

Le 3 décembre, le *Global Mail* a publié plusieurs articles sur la déréglementation et quelques encadrés montrant les participations croisées que les compagnies aériennes possèdent les unes dans les autres. Il en ressortait clairement qu'il ne restera au Canada que deux grandes compagnies aériennes. Étant donné qu'il est question en outre de privatiser Air Canada, de vendre la société, il y aura à toute fin pratique un monopole des transports aériens dans notre pays. Lorsque le profit est la seule motivation, le service passera nécessairement à l'arrière plan.

Les syndiqués des compagnies aériennes que nous représentons s'inquiètent de la sécurité et de leur propre réputation de techniciens hautement qualifiés et hautement encadrés par la réglementation. Le Canada peut se vanter d'être l'un des pays où les transports aériens sont les plus sûrs et nos membres

[Text]

I would like to paraphrase an article from *The Calgary Herald* of March 5. Mr. Edward Bovey of America West Airlines, who a few years ago was extremely keen on deregulation of the transport industry in the United States, now says he feels there is something terribly wrong when we see so many companies going out of business. We see consolidations, not competition, and it has been to the detriment of the general public.

We also have members who service and maintain trucks and heavy-duty equipment. We see already that the larger trucking companies are forcing and can force deals through bypassing local dealerships for parts and servicing, but particularly parts, if they have had a big order—either buying trucks or parts from the manufacturers. These are generally in central Canada or in the United States, particularly in the United States.

Our members have seen that smaller operators cannot negotiate as good a deal as the larger operators can. We are fearful that with free trade these larger operators are going to be U.S. trucking companies rather than Canadian, particularly western Canadian, trucking companies. Smaller operators just cannot compete with this kind of stuff.

In terms of safety, our members are seeing now, even before these bills have gone through, that servicing which should be done to vehicles is not being done, to the point where they are learning to cover their tails. When they get an order to fix something, they write down other things they see that need to be fixed, and they write down that they are told not to fix them. They are concerned for their own reputations as highly trained, regulated and licensed mechanics. They are also extremely concerned for the safety of the general public when they see these things go out on the road without necessarily being roadworthy. A lot of these are smaller operators who operate in and out of the United States, they want to get the thing in and they want to get it out so that they can stay on the road.

We find that the factories are giving extended warranties on parts and local dealerships are complaining. The ones I deal with are complaining they cannot compete with these kind of warranties. If something breaks under the extended warranty, the owner takes it in, the company gets the thing in, gets it out, uses the cheapest parts and they just keep on replacing that way. Local dealerships cannot compete with that sort of stuff. These are coming either out of central Canada or the United States.

• 1410

In a few recent contract negotiations I have had with local dealerships of companies that service trucks, the companies are crying the blues that they cannot compete with these kind of warranties and the fact that people are not bringing in equipment to be fixed—they are leaving it, they are letting it go, they cannot afford to do it—and as a consequence, in our contract negotiations, they are trying to force down our wages

[Translation]

tiennent à préserver cette réputation, mais nous craignons que ce ne soit plus possible dorénavant.

Je voudrais paraphraser un article paru dans l'édition du 5 mars du *Calgary Herald*. M. Edward Bovey, d'*America West Airlines*, qui était partisan acharné de la dérèglementation des transports aux États-Unis il y a quelques années estime aujourd'hui que le système comporte un grave défaut puisqu'on voit tant de compagnies disparaître. Au lieu de la concurrence, nous voyons une cascade de regroupement et cela au détriment du grand public.

Nous avons également des membres qui entretiennent et réparent les camions et les engins lourds. Nous constatons déjà que les grandes sociétés de camionnage parviennent à passer un contrat directement avec les constructeurs, court-circuitant les concessionnaires, pour l'achat des pièces et des camions. Ce sont généralement des entreprises installées dans les provinces centrales ou aux États-Unis, particulièrement aux États-Unis.

Nos membres constatent que les petites entreprises de camionnage ne parviennent pas à négocier des conditions d'achat aussi favorables que les plus grosses. Nous craignons qu'avec le libre-échange, les entreprises de camionnage puissantes seront surtout américaines, plutôt que canadiennes, et plutôt que canadiennes de l'Ouest. Les petites entreprises de camionnage ne peuvent pas soutenir ce genre de concurrence.

En ce qui concerne la sécurité, nos membres constatent déjà, avant même l'adoption de ces projets de loi, que l'entretien nécessaire n'est plus toujours assuré, au point qu'ils ont appris à se couvrir. Lorsqu'on leur dit de réparer une pièce ils inscrivent sur le bordereau toutes les autres réparations à effectuer, en mentionnant qu'on leur a dit de ne pas le faire. Ils se soucient de leur réputation de mécaniciens agréés, hautement qualifiés et surveillés. Ils s'inquiètent également de la sécurité du public lorsqu'ils voient ces camions défectueux prendre la route. Un grand nombre des petites entreprises de camionnage qui vont aux États-Unis sont obligées de faire tourner leur matériel à plein rendement.

Nous constatons que les constructeurs accordent des garanties plus complètes sur les pièces que les concessionnaires locaux ne peuvent concurrencer. Si une pièce couverte par la garantie prolongée casse, le propriétaire lui emmène le camion, le constructeur remplace la pièce défectueuse par une autre, la moins chère possible et tout continue à tourner ainsi. Les concessionnaires locaux ne peuvent soutenir ce genre de concurrence. Encore une fois, il s'agit-là d'entreprises de camionnage des provinces centrales ou des États-Unis.

Durant des négociations collectives récentes que j'ai menées avec des concessionnaires locaux d'entreprises de réparation de camions, celles-ci se plaignaient de ne pouvoir concurrencer ce type de garantie et du fait que les petites entreprises ne faisaient plus réparer leur matériel—elles abandonnent les camions, elles n'ont pas les moyens de les réparer. Par voie de conséquence, dans les négociations collectives, ces compagnies

[Texte]

and extend their hours of work to accommodate these people who want to be on the road 24 hours a day.

This is going to affect not only the quality of life of our workers but also the fact that they cannot do things safely. They are also trying to drop our wages, in some cases very close to the minimum wage. This is making me and the members I service extremely angry, because we do not see that the prices of things are going down to the operators. We see that the profits are going up and we are being asked to pay the price.

I have had some feedback from my own organization that this committee is not necessarily interested on the whole in the U.S. experience, but that is where this idea of deregulation came from. We cannot ignore the facts and figures of what is going on in the States in terms of a downgrade of safety, a corporate concentration in a few hands, a downgrade in wages, and a loss of jobs.

I saw a panel show a few months ago on deregulation—I cannot remember the name of it—hosted by David Brinkley and a Mr. Kahn, who is part of the American administration that years ago pushed very heavily for deregulation. He is the old man who did it and now he is having second thoughts; he is admitting it is not working. The theory might have been good, but it is not working. Not only is it being abused, but the theory is not good.

As I said, in the contract negotiations we have been having, we have been seeing lay-offs amongst our own members, displacement of our members, and a push for lower wages. If people are not working and have just above-minimum wages, nobody is going to be able to afford the services and the goods that all these companies figure they are going to make a hell of a profit off. My members are taxpayers; they are very angry and they want to not want this bill even brought to the floor.

This is basically my presentation.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Ms Parmenter. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Ms Parmenter, thank you very much for your overview. There are a couple of areas I want to deal with and they relate to safety. They are both matters this committee has dealt with before. You indicated that the majority of your members who work in the air industry work for PWA. Do many of them work for what we have loosely described as fly-by-night operators in air?

Ms Parmenter: We do not have members working for these fly-by-night operators. In my opinion these fly-by-night operators should be unionized so that there is some control, because it seems to me that whatever control there is is not being applied. As for what our members are concerned about right now, air safety is something in the public mind as we found during the strike we had with PWA last year. Our members are very, very concerned that they are going to be forced in the position, as airline maintenance people in the States are, of getting it in and getting it out. It is the turn-

[Traduction]

cherchent à réduire nos salaires et à allonger nos heures de travail, pour satisfaire ces camionneurs qui veulent que leurs camions soient sur la route 24 heures par jour.

Cela va affecter non seulement la qualité de vie de nos membres mais signifie également qu'ils ne peuvent plus faire le travail avec sérieux. On cherche également à diminuer nos salaires, parfois presque jusqu'au niveau du salaire minimum. Cela suscite chez-nous une très vive colère, car nous ne constatons nulle réduction des bénéfices des exploitants, bien au contraire. Leurs profits grimpent, et c'est nous qui en payons le prix.

Mon syndicat m'a dit que votre comité ne s'intéresse pas, dans l'ensemble, à l'expérience américaine, mais c'est de là que vient toute l'idée de la déréglementation. Nous ne pouvons ignorer ce qui s'est produit aux Etats-Unis sur le plan de la sécurité, de la concentration des entreprises, de la réduction des salaires et de la perte d'emplois.

J'ai vu un film il y a quelques mois sur la déréglementation—et je ne me souviens plus de son titre—où apparaissait David Brinkley et un M. Kahn, membre du gouvernement américain et qui a mis en oeuvre la déréglementation aux Etats-Unis. C'est lui qui en était l'auteur et il a maintenant changé d'avis. La théorie est peut-être bonne, mais dans la pratique cela ne fonctionne pas. Non seulement il y a des abus, mais même la théorie ne tient pas.

Ainsi que je l'ai dit, dans les négociations collectives que nous avons menées récemment, nous avons vu des suppressions d'emploi, des licenciements et des réductions de salaire. Si les gens sont au chômage ou ne touchent guère plus que le salaire minimum, nul n'aura les moyens d'acheter les services et les biens sur lesquels la compagnie compte pour réaliser des profits fantastiques. Les membres de mon syndicat sont des contribuables; et ils sont très en colère et ne veulent même pas que ce projet de loi soit mis aux voix.

Voilà la déclaration que je voulais faire.

Le vice-président: Je vous remercie, madame Parmenter. Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie, madame Parmenter, de ce survol. Je voudrais aborder un certain nombre de points, qui intéressent la sécurité. Nous en avons déjà parlé avec d'autres. Vous dites que la majorité de vos membres qui travaillent dans le secteur aérien sont employés par PWA. En avez-vous beaucoup qui soient employés par des compagnies aériennes que l'on pourrait qualifier de douteuses?

Mme Parmenter: Non, nous n'en avons pas. À mon avis, il faudrait syndiquer le personnel de ces exploitants afin qu'ils soient mieux contrôlés, car il me semble que le contrôle auquel ils sont soumis laisse à désirer. Je pense que le public partage la préoccupation de nos membres en matière de sécurité, et nous nous en sommes aperçu durant la grève à PWA l'année dernière. Nos membres craignent énormément qu'ils soient contraints de travailler comme les techniciens d'aviation américains, de bâcler l'entretien et les réparations. Ce qui compte aujourd'hui, ce n'est pas la sécurité, c'est le rythme de

[Text]

around time; it is not going to be the safety factor. It is going to be that if a few people go down with an airplane, it might cost the company less to pay out the law suits than it would to maintain the aircraft in the first place. We are very concerned about that.

The other issue, as we have seen in the States, is that if somebody knows which end of a wrench is which, it makes him a mechanic, and in the airline industry that is not the case. It takes long and expensive training and they are very highly qualified people, but all it sometimes needs is a signature to say that the aircraft is airworthy. If somebody is going to do that without in fact checking to see it is, then I am very concerned.

Mr. Angus: I would assume that a number of your members are holders of an aviation certificate, which licences them to work on and to authorize the airworthiness of a plane.

Ms Parmenter: That is right.

Mr. Angus: We have heard in terms of the smaller airlines of pressure [*Technical Difficulties—Editor*].

• 1420

Mr. Taylor: Ms Parmenter, you mentioned that you were going to write up your brief and send it to us later. I think that is very good of you and it will be helpful.

You also made one or two charges. We are not under deregulation yet, as far as this bill is concerned, but you say that even now machines are not being repaired, and you mentioned a case involving a vehicle. Was that an airplane or a truck?

Ms Parmenter: I think I was discussing this in terms of the maintenance of trucks that used to be done and the truckers who go back and forth from Canada to the United States. I will admit that at the moment it is not epidemic, but the members who deal with trucks have been saying that in the last year or so the level and the quality of maintenance has gone down.

Usually an operator will bring a truck into a shop and want it fixed, but the mechanic who looks at it will say that there are other things which should be looked at or be fixed. Now they are being told to just do exactly what the operators tell them to do. To protect themselves, the mechanics are doing exactly that.

Mr. Taylor: When you refer to the truckers, are you referring to all the truckers?

Ms Parmenter: No, it does not include every trucker who comes in because some of the truckers can afford it and some cannot. Even the ones who can afford it are not necessarily doing the repairs that a mechanic would suggest should be done to keep the equipment relatively safe on the road.

Mr. Taylor: Are you talking about a garage?

Ms Parmenter: Yes, repair depots, and there are several of them. I am not saying that broken-down trucks are running

[Translation]

rotation des appareils. On en arrive au point que si un avion tombe avec quelques personnes à bord, les indemnités à payer coûteront moins cher à la compagnie que d'entretenir correctement l'avion en premier lieu. Cela nous inquiète énormément.

L'autre problème, ainsi qu'on le voit aux Etats-Unis, c'est que n'importe qui est embauché comme mécanicien, pourvu qu'il sache par quel bout tenir une clef. Dans le secteur aéronautique, c'est inadmissible. Il faut une longue formation coûteuse; les techniciens doivent posséder une haute qualification. Il suffit d'une signature pour qu'un avion puisse prendre l'air mais s'il n'y a personne pour vérifier que l'avion est bien en état de voler, il y a lieu de se faire du souci.

M. Angus: Je suppose qu'un certain nombre de vos membres sont détenteurs d'un certificat qui leur donne autorité pour certifier la navigabilité d'un avion.

Mme Parmenter: C'est juste.

M. Angus: On nous a dit, dans le cas des petites compagnies aériennes [*Difficultés techniques—Éditeur*].

M. Taylor: Madame Parmenter, vous nous avez dit que vous alliez mettre votre mémoire par écrit et nous le faire parvenir ensuite. C'est très aimable à vous, et ce sera sans doute utile.

Vous avez aussi porté une ou deux accusations. La déréglementation n'est pas encore effective, et le projet de loi n'est pas encore adopté, et pourtant, vous nous dites que même à l'heure actuelle, certaines réparations qui devraient être effectuées ne le sont pas, et vous avez fait allusion au cas d'un véhicule... Était-ce un avion ou un camion?

Mme Parmenter: Je parlais de l'entretien des camions qu'on avait l'habitude de faire, et des camionneurs qui font la navette entre le Canada et les États-Unis. Je reconnais que le problème n'atteint pas une proportion inquiétante à l'heure actuelle, mais les membres du secteur du camionnage disent qu'au cours de la dernière année, ou à peu près, l'entretien des camions a diminué, tant sur le plan de la quantité que de la qualité.

En règle générale, un camionneur amène son camion à un atelier et veut le faire réparer, mais le mécanicien qui l'examine dit qu'il y a d'autres vérifications ou réparations qu'il faudrait effectuer. Mais la consigne est de s'en tenir aux directives données par les camionneurs. Et pour se protéger, c'est précisément ce que font les mécaniciens.

M. Taylor: Quand vous parlez des camionneurs, voulez-vous dire tous les camionneurs?

Mme Parmenter: Non, parce que ce ne sont pas tous les camionneurs qui font vérifier ou réparer leur camion, car certains peuvent se le permettre et d'autres pas. Et même ceux qui en ont les moyens ne font pas forcément effectuer les réparations suggérées par un mécanicien pour faire en sorte que le véhicule soit relativement sûr.

M. Taylor: Vous parlez de garages?

Mme Parmenter: Oui, de garages, et il y en a plusieurs. Je ne dis pas qu'il y a à l'heure actuelle des camions dangereux

[Texte]

the road, but they have noticed a gradual deterioration in the level of maintenance the operators want.

Mr. Taylor: Have you ever reported this to the Alberta Trucking Association or the Highway Traffic Board?

Ms Parmenter: We could very well do that, but we are looking at borderline stuff here. It has reached a point where people are saying that they are going to have to start protecting their certificates by listing things that they think should be done. However, it has not deteriorated to the point where we are going to have to start phoning to say that truck licence number had better stop at an inspection.

Mr. Taylor: Why not? That truck might kill somebody.

Ms Parmenter: Well, this is what the fellows . . .

Mr. Taylor: That is why it was taken to your depot.

Ms Parmenter: We might very well start doing that, and I thank you for the suggestion.

Mr. Taylor: I know that the Alberta Trucking Association has a very high code of safety in this province and their members are expected to live up to that code. In terms of my experience with the truckers in Alberta, they have been going the second mile in safety because they have invested a lot of money, particularly in the larger tractor trailers. You cannot get those for a song, so they want to keep them repaired.

Ms Parmenter: This is not to say that these people do not want to keep and maintain them, but the people who are servicing the trucks are finding this gradual lessening of maintenance. At the moment it has not reached the point where they are going to fall apart on the highways, but they are concerned about the future.

Mr. Taylor: The only complaint I have had from a trucker is that when he takes his truck in, a half dozen things are done. There did not appear to be anything wrong, but by the time they get their truck out they have a bill for \$200, \$300 or \$400.

Ms Parmenter: Well, that is between the trucker and the dealer, so I cannot answer for it. However, the mechanic basically does what he is told to do.

Mr. Taylor: When you write up this story, could you give us a definite example with some names so that we can follow these up? You are talking about things that just might kill people on the highway.

Ms Parmenter: Yes, it is generally what I am talking about on the highway and in the air.

Mr. Taylor: However, generalities are not very good. I think you should give us some definite examples, so we can see what we can do about it.

[Traduction]

qui roulent sur nos routes, mais on a remarqué une diminution graduelle dans l'entretien que font effectuer les camionneurs.

M. Taylor: En avez-vous déjà fait part à l'*Alberta Trucking Association* ou au *Highway Traffic Board*?

Mme Parmenter: Nous pourrions très bien le faire, mais nous n'avons rien qui soit véritablement concret, ce sont plutôt des cas limites. On en est rendu au point où les garagistes disent qu'ils vont devoir se mettre à protéger leur permis en dressant des listes des réparations qui, selon eux, devraient être effectuées. On n'en est toutefois pas au point de commencer à téléphoner aux autorités pour les avertir d'intercepter et d'inspecter tel ou tel camion.

M. Taylor: Et pourquoi pas? Ce camion pourrait tuer quelqu'un.

Mme Parmenter: Oui, c'est ce que . . .

M. Taylor: C'est pourquoi on l'a amené à votre garage.

Mme Parmenter: Oui, nous commencerons peut-être à le faire. Je vous remercie de la suggestion.

M. Taylor: Je sais que les normes de sécurité qu'applique l'*Alberta Trucking Association* sont très élevées dans cette province, et ses membres sont censés les respecter. Je sais pertinemment que les camionneurs albertains s'efforcent de dépasser les normes parce qu'ils ont eux-mêmes beaucoup investi à cet égard, et notamment dans leurs gros camions à remorque. Un camion à remorque, c'est cher, vous savez; c'est pourquoi ils tiennent à bien les entretenir.

Mme Parmenter: Cela ne signifie pas que les autres camionneurs ne veulent pas entretenir leurs camions, mais les garagistes constatent une diminution graduelle dans l'entretien. Les camions ne vont pas commencer à semer leurs pièces un peu partout sur les routes, mais les garagistes s'inquiètent de ce que réserve l'avenir.

M. Taylor: Un camionneur m'a dit que lorsqu'il laisse son camion au garage, au moins cinq ou six réparations sont effectuées. De prime abord, rien ne semblait défectueux, mais à la sortie du camion, le camionneur se retrouve avec une facture de 200\$, 300\$ ou 400\$ à régler.

Mme Parmenter: C'est un problème que doit régler le camionneur avec son concessionnaire; je n'y peux rien. Toutefois, en règle générale, le mécanicien s'en tient aux directives reçues.

M. Taylor: Quand vous mettez votre mémoire par écrit, pourriez-vous nous donner un exemple précis, y compris les noms, de manière à ce que nous puissions effectuer un suivi? Vous parlez de pratiques qui pourraient littéralement tuer des gens sur la route.

Mme Parmenter: Oui, c'est généralement de pratiques de ce genre que je parle quand j'aborde la question de la sécurité routière et de la sécurité aérienne.

M. Taylor: Mais des généralités demeurent toujours des généralités. Vous devriez nous donner des exemples précis, afin que nous puissions mieux déterminer quelles mesures nous pouvons prendre à cet égard.

[Text]

Ms Parmenter: Well, that sounds very generous, sir.

Mr. Taylor: It is not very generous. You just have to a conscience.

Ms Parmenter: I think this is what we have been trying to talk about, but we are not getting very far.

Mr. Robichaud: I would like to pursue this safety concern. You mentioned that your membership has seen a gradual deterioration of what was being done before. We had a witness in particular yesterday who was saying that in Canada the airlines have a very good safety record. This has been way above the minimum, and it is because the airlines have done more than the minimum. He was saying that if we let the maintenance go down to the minimum we are inviting a disaster and catastrophe. We are still way above minimum standards, but there is a let down as to the practices that were followed in the past.

• 1425

Ms Parmenter: To give you specific examples of that right now, no, I could not say. The members whom I service are extremely conscious of the value of their endorsements on their licences. Some of them have expressed to me that they would sooner quit and dig ditches than be forced into a position where they would have to sign out something that was not exactly the way they thought it should be.

Probably in other depots and other areas this could very well be so. Right at the moment we have not seen that. However, during the strike we were very concerned because there were people who had not had their hands on equipment for years. That is their concern.

People work above the minimum. I came out of a fixed-base operator, not out of an airline. People work above the minimum because they are given the opportunity to do so by the company. The company says, do your job. When it becomes a matter of their making more profit than I am—the only way I can make more right now is to go down to the minimum, and we know for a fact that companies will do this.

As a matter of fact, just recently the company I came from had an aircraft come up from the states to be repaired. The fellows were pushed for time to do it. The aircraft came up here because the dollar is cheaper. It is cheaper sometimes for American companies to bring planes up here to be fixed.

They were pushed for time. They were pushed in terms of new custom regulations in the States. The aircraft could only be up here for a certain amount of time without some sort of thing happening. There was a problem, and we do not want to see this happening.

[Translation]

Mme Parmenter: Cela me paraît très généreux de votre part, monsieur.

M. Taylor: Ce n'est pas une question de générosité, mais tout simplement de conscience.

Mme Parmenter: C'est le message que nous avons essayé de faire passer, mais sans grand succès.

M. Robichaud: Je voudrais en savoir un peu plus long sur cette inquiétude manifestée à propos de la sécurité. Vous disiez que certains de vos membres ont constaté une diminution graduelle dans les habitudes à l'égard de l'entretien. Pas plus tard qu'hier, un témoin nous a dit qu'au Canada, les transporteurs aériens avaient une très bonne réputation sur le plan de la sécurité. Leurs pratiques en matière de sécurité dépassent de beaucoup les normes minimales. Ils nous disaient qu'accepter que l'on puisse s'en tenir au minimum quant à l'entretien serait une invitation au désastre et à la catastrophe. Les normes que l'on applique au Canada dépassent encore de beaucoup le minimum requis, mais vous avez constaté un certain relâchement par rapport aux pratiques que l'on appliquait auparavant.

Mme Parmenter: Je ne pourrais pas vous donner d'exemples précis, non. Les membres que je représente sont extrêmement conscients de la valeur des engagements qu'ils ont pris à l'obtention de leur permis. Certains m'ont dit qu'ils préféreraient démissionner pour aller creuser au pic et à la pelle avant que de se résigner à devoir faire fi de ce que leur dicte leur conscience professionnelle.

Ce pourrait peut-être être le cas dans d'autres garages et d'autres régions; cela ne s'est pas encore produit chez nos membres. Toutefois, pendant la grève, nous étions très inquiets parce que certains n'avaient pas exercé leur métier depuis fort longtemps. C'était là la principale inquiétude.

Les normes qu'appliquent les garagistes dépassent les normes reconnues. Je suis un petit exploitant, pas une compagnie de transport aérien. Si les garagistes peuvent appliquer des normes qui dépassent les normes reconnues, c'est que la société pour laquelle ils travaillent le leur permet. La société leur dit tout simplement de faire leur travail. La seule façon d'arriver à faire davantage de bénéfices, c'est de réduire les normes au minimum requis, et nous savons très bien que les sociétés le feront.

Tout dernièrement, la société pour laquelle je travaillais auparavant s'est vue confier le soin de réparer un avion en provenance des Etats-Unis. La réparation devait être effectuée très rapidement. C'est parfois moins cher pour les sociétés américaines de venir faire réparer leurs avions ici, au Canada, que de les faire réparer aux Etats-Unis.

Le temps pressait. Le propriétaire devait faire vite de manière à respecter les nouveaux règlements en matière de douane aux Etats-Unis. L'avion ne pouvait demeurer au Canada que pour une période déterminée, sans quoi, il risquait de survenir certaines difficultés. Le problème était donc évident, et nous ne voulons pas que cela puisse se produire au Canada.

[Texte]

As I said, the members I deal with are extremely proud of the safety record we have in this country in airlines, and we do not want to see that go down to a minimum standard.

I think in any industry that has minimum standards—in transportation, if we in fact work strictly to the minimum standards, there would be chaos. Most people work above that to keep things the way they should be.

M. Robichaud: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

I want to thank you, Ms Parmenter, for your brief. I missed some of it because I had to do a couple of accounting procedures. But I heard it before I left and I heard it when I came back, and I appreciate on behalf of the members your appearance here. You have responsibly addressed some of the real concerns that you are very involved with on a regular basis. That experience does help us and broadens our experience, too.

Ms Parmenter: I hope so. I will write this up just as quickly as I can.

The Chairman: Let us have the written memo. Thank you very much.

We have the next witness, the Northwest Territories Highway Transport Board, and appearing on its behalf is Mr. John Hill. Mr. Hill, good to see you again. The climate is a little warmer down here. The last time we saw you was in Inuvik, I think.

Mr. John E. Hill (Chairman, Northwest Territories Highway Transport Board): Yes, it certainly is.

The Chairman: Inuvik, that was a very interesting trip.

You have been sitting here patiently. I believe you know our format, since we met in the community hall in Inuvik, I think—or was it the town hall?

Mr. Hill: It was in the town hall.

The Chairman: Mr. Hill is accompanied by Dale Thomson and Mark Johnston. Perhaps, Mr. Hill, you could give us your overview and then we will start the questions.

• 1430

Mr. Hill: My presentation this afternoon will consist of briefly highlighting the Northwest Territories' position paper in response to Bill C-19, Motor Vehicle Transportation Act. I shall then be pleased to entertain any questions you may have.

[Traduction]

Comme je le disais tout à l'heure, les membres que je représente sont extrêmement fiers de la réputation que se sont acquis les transporteurs aériens canadiens à l'égard de la sécurité, et nous ne voulons pas devoir nous contenter du minimum requis.

Toute industrie dans laquelle on se contenterait d'appliquer des normes minimales—et cela vaut particulièrement dans le domaine des transports—risquerait d'entraîner de graves bouleversements. La plupart des gens qui oeuvrent dans notre secteur appliquent des normes supérieures pour que tout fonctionne comme il se doit.

Mr. Robichaud: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Madame Parmenter, je vous remercie de votre mémoire. J'en ai manqué une partie parce que j'avais une ou deux questions de comptabilité à régler. Mais j'en ai entendu une partie avant de quitter, et une autre quand je suis revenu. Au nom des membres du Comité, je vous remercie du témoignage que vous nous avez livré aujourd'hui. Vous avez su nous livrer certaines des inquiétudes réelles auxquelles vous vous intéressez de très près d'une manière régulière. Votre expérience en la matière nous est fort utile et nous permet en même temps de mieux comprendre.

Mme Parmenter: C'est ce que j'espère. Je vais mettre mon mémoire par écrit aussi rapidement que je pourrai.

Le président: Merci beaucoup.

Nous recevons maintenant le *Highway Transport Board* des Territoires du Nord-Ouest, représenté par M. John Hill. Monsieur Hill, je suis heureux de vous revoir. La température est un peu plus clémente ici, n'est-ce pas? La dernière fois que nous nous sommes vus, c'était à Inuvik, je crois.

M. John E. Hill (président, Highway Transport Board, Territoires du Nord-Ouest): Oui, en effet.

Le président: Ce fut un voyage fort intéressant.

Vous avez été patient. Je crois que vous connaissez notre mode de fonctionnement, puisque vous avez participé à une audience à la salle communautaire, à Inuvik, je pense—ou était-ce plutôt à l'Hôtel-de-ville?

M. Hill: A l'Hôtel-de-ville.

Le président: Les collègues qui accompagnent M. Hill sont MM. Dale Thomson et Mark Johnston. Monsieur Hill, vous pourriez peut-être commencer par nous donner un bref aperçu de votre mémoire, et nous pourrions ensuite passer aux questions.

M. Hill: Cet après-midi, je voudrais vous donner un bref aperçu de ce que renferme l'énoncé de principe des Territoires du Nord-Ouest en réponse au projet de loi C-19, la Loi sur le transport par véhicules à moteur. Je répondrai ensuite avec plaisir à toutes les questions que vous voudrez bien me poser.

[Text]

I would like to apologize that our position paper was not available well in advance of this time. However, I trust that you will have an opportunity to peruse the issues contained within it and give them your consideration.

The Northwest Territories is a relatively young and developing jurisdiction in terms of transportation infrastructure. In fact, we have fewer than 1,000 miles of all-season highway, and this is virtually all in the western Arctic. The last census estimates a population of 51,500 people spread across an area which occupies one-third of Canada.

Truck transportation in our jurisdiction provides a life line to residents of small and isolated communities, both industry and government alike. Unlike other more developed regions of Canada, the essential nature of reliable truck transportation services in our region can well be compared in importance with the Canadian Pacific Railway, through which our nation was united. Like the railway systems, which facilitated economic development across Canada, stability in truck transportation in the developing north is viewed as a critical factor for future economic prosperity in the Northwest Territories and for all of Canada.

Specifically, the Northwest Territories is concerned that Bill C-19 would detrimentally affect all northern residents by failing to accommodate our special circumstances of a relatively small and developing jurisdiction. This point is illustrated by the fact that although the Northwest Territories encompasses some 1.3 million square miles of land and water our highway system in the western part of the territory totals 1,000 road miles in the summer months and slightly more in the winter.

One-way transportation over limited choice of routes: The majority of goods hauled into the Northwest Territories by public service carriers is inbound, with very limited backhauls. These limited backhaul opportunities, when coupled with the realities of northern trucking, such as many miles of gravel road and more seasonal road restrictions, all tend to increase the cost of service.

Northern trucking requires proper equipment and expertise to ensure reliable delivery, and it is our belief that carriers not equipped for an experience in cold climate operations—I know the Albertans are going to say they are and all Canadians are going to say the same thing—could be at risk to themselves and to the public in general. We think ours is a particularly different breed.

Additionally, our government is concerned that provisions contained within the Motor Vehicle Transportation Act are inconsistent with terms originally agreed to by the federal, provincial, and territorial Ministers in a memorandum of understanding of February 1985. Details of the semantic differences are outlined at further length in our position paper. Your concurrence with the above concerns will ensure the bona fide spirit of the MOU.

[Translation]

Je m'excuse que notre mémoire n'ait pas été prêt avant cela. Vous aurez toutefois l'occasion de prendre connaissance des questions qu'il renferme et d'en tenir compte dans le cadre de vos travaux.

L'infrastructure des transports est relativement jeune et en est encore au stade du développement dans les Territoires du Nord-Ouest. En fait, nous disposons de moins de 1,000 milles de routes carrossables en toutes saisons, et la majorité de ces routes sont dans l'ouest de l'Arctique. Au dernier recensement, la population des Territoires du Nord-Ouest était de 51,500 habitants éparpillés dans une région occupant le tiers du Canada.

Chez nous, le transport par camions, appartenant à l'industrie et au gouvernement, est un moyen d'approvisionnement pour les résidents de petites collectivités et de collectivités isolées. Contrairement à d'autres régions plus développées du Canada, on peut comparer le caractère essentiel de services de transport par camions qui soient fiables dans notre région à l'importance du Canadien Pacifique qui a contribué à unifier notre nation. À l'instar des systèmes de transport ferroviaires, qui ont facilité le développement économique dans tout le Canada, on considère la stabilité du transport par camions comme un facteur essentiel à la future prospérité économique des Territoires du Nord-Ouest et dans l'ensemble du Canada.

Si l'on ne tient pas compte, dans le projet de loi C-19, des conditions particulières qui entourent le développement dans les Territoires du Nord-Ouest, nous craignons qu'ils puissent nuire aux résidents du Nord. Le fait que notre territoire s'étende sur quelque 1,3 million de milles carrés de terre et d'eau et que notre réseau routier dans la partie ouest de notre territoire ne comporte que 1,000 milles de routes carrossables pendant la saison estivale et un peu plus pendant les mois d'hiver illustre bien cette crainte.

La majorité des camionneurs fonctionnaires qui viennent livrer des marchandises dans les Territoires du Nord-Ouest repartent rarement chargés. Cette réalité, à laquelle s'ajoutent les caprices du transport dans le Nord, routes non asphaltées sur de longues distances et routes parfois interdites pendant certaines saisons, a tendance à augmenter le coût du service.

Le camionnage dans le Nord requiert un équipement adéquat et des connaissances spécialisées pour assurer des livraisons qui soient fiables, et nous croyons que des transporteurs qui ne sont pas équipés pour pouvoir faire face au climat nordique—je sais que les Albertains et tous les Canadiens diront qu'ils le sont—pourraient exposer le public et s'exposer eux-mêmes à certains risques. Notre climat est bien différent de celui du Sud.

En outre, notre gouvernement craint que certaines dispositions de la Loi sur le transport par véhicules à moteur divergent des ententes conclues initialement entre les ministres des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux dans le cadre d'un protocole d'entente signé en février 1985. Dans notre énoncé de principe, nous donnons les détails des différences sémantiques entre les dispositions de la loi et le protocole d'entente. En reconnaissant les inquiétudes mentionnées plus

[Texte]

We realize that transportation plays an essential role to regional economic development strategy and are seeking the following amendments to ensure that essential services are not disrupted in these thin, widely dispersed markets:

1. Identification of all highways and roads within territorial boundaries north of the 60th degree of latitude as a designated area;
2. Continuation of public intervention in truck transportation licence applications, in the designated area, similar to the treatment of northern marine and air transportation licence applications prescribed by Bill C-19;
3. Inclusion of review mechanisms for truck transportation services in the designated area.

• 1435

In summation, I trust my comments have served to elucidate the unique circumstances which characterize truck transportation north of 60 and remove any lack of understanding of our situation. But simply, it is in the interests of all northern residents that the contemplated deregulatory attitudes do not adversely affect truck transportation in our northern latitudes.

I suspect that having appeared before you once before wearing three hats on one day, we are repeating something you have already heard. I think you will recall on that day, there appeared before you people who are in the trucking industry, also our Minister of Finance, who is also responsible for the energy portfolio in the north. I believe we pretty well all said very much the same thing: we think our industry needs some degree of protection.

At that time, I believe we were looking at Bills C-126 and C-127; now we are looking at Bills C-18 and C-19. The circumstances are much the same and I have to say that so far, our pleas seem to have fallen on deaf ears because there has been no change at this point in time.

Notwithstanding, we figure the squeaky wheel gets the grease and we believe it is important. In any event, we felt that this is our position and we feel strongly enough about it to continue to present this position to you and to your committee, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Mr. Hill, thank you for those remarks. Your brief is fairly short and succinct and your oral presentation was even shorter and right to the point, coming to the recommendations. I am going to throw it open to members for questions. I have Mr. Angus down as being first.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hill, gentlemen, I do not really have many questions. Your brief makes the point very well. Clearly, an area of concern to the committee—

[Traduction]

haut, vous confirmerez l'esprit qui prévalait dans le protocole d'entente.

Nous comprenons que le transport joue un rôle essentiel dans le cadre de la stratégie en matière de développement économique régional et nous voulons voir apporter les amendements suivants pour faire en sorte que les services essentiels ne soient pas perturbés dans ces marchés restreints et très peu concentrés:

1. Reconnaître toutes les autoroutes et toutes les routes dans les limites des territoires au nord du 60^e parallèle comme appartenant à une zone désignée;
2. Poursuivre l'intervention publique dans le cadre des demandes de permis de transport par camions, dans la zone désignée, comme il est prévu, dans le projet de loi C-19, pour les demandes de permis de transport maritime et aérien dans le Nord;
3. Prévoir des mécanismes d'examen en fonction des services de transports par camions dans la zone désignée.

En terminant, j'espère avoir pu, par mes observations, éclaircir les conditions particulières qui caractérisent le transport par camions au nord du 60^{ième} parallèle, et être aussi parvenu à éliminer tout point obscur qui pourrait subsister au sujet de notre situation. Il ne fait aucun doute qu'il y va de l'intérêt de tous les résidents du Nord que les mesures de déréglementation envisagées n'affectent en rien le transport par camions dans nos territoires nordiques.

Après avoir déjà comparu devant votre Comité à trois titres différents au cours d'une même audience, j'ai l'impression de me répéter. Vous vous souviendrez, je pense, ce jour-là, d'avoir reçu des gens de l'industrie du camionnage ainsi que notre ministre des finances, qui est en même temps chargé des questions relatives à l'énergie dans le Nord. Je crois que nous étions tous unanimes à dire qu'il était nécessaire que notre industrie soit protégée dans une certaine mesure.

À cette époque, je crois que vous travailliez sur les projets de lois C-126 et C-127; aujourd'hui, ce sont les projets de lois C-18 et C-19. Les conditions n'ont pas tellement changé, et je dois dire que jusqu'à présent, nos requêtes semblent être tombées dans l'oreille d'un sourd parce que la situation n'a pas tellement évoluée.

Sachant très bien que qui ne dit mot consent, nous persistons à nous faire entendre. Quoi qu'il en soit, nous croyons que c'est là notre position, et nous en sommes suffisamment convaincus pour continuer à vous la présenter ainsi qu'à votre comité, monsieur le président. Merci.

Le président: Monsieur Hill, je vous remercie des observations que vous venez de nous formuler. Votre mémoire est bref et concis, tout autant d'ailleurs que votre exposé qui a même été encore plus bref et direct. Nous allons donc sans plus tarder passer aux questions. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Hill, messieurs, je n'ai pas tellement de questions. Votre mémoire est très clair. De toute évidence, notre Comité s'intéresse de

[Text]

and it was one of the areas where there was unanimity on *Freedom to Move*—was the fragility of the north in terms of air. I regret that we did overlook the trucking side, perhaps because we still do not have enough knowledge about the Territories to understand about that component.

In your brief, though, you do suggest the 60½ latitude as the demarcation line for trucking. That would not preclude a lower demarcation line, assuming that northern Alberta, northern Saskatchewan, northern Manitoba felt the need for the same kind of protection for their northern highways.

Mr. Hill: Not at all, sir. Obviously, we cannot suggest another line than 60½ because our jurisdiction does not extend below 60½, but if the prairie provinces chose to go to 50½ or 55½ or something like that for some reason of their own, we would certainly support it, too.

Mr. Angus: Just a final comment, Mr. Chairman. I have suggested privately that really, what we need is a Spadina line. Those involved in road construction know of an election campaign in Ontario where they decided to stop the Spadina Expressway and they carved a one-foot strip out; it was controlled by the province. Well, perhaps we can move the line right down to one foot north of the 49th parallel.

The Chairman: Mr. Hill, I appreciate Mr. Angus' remarks and his question because I was not going to say anything until I had listened to the questions from members. I am saying this very temperately, but you said your presentations fell on deaf ears.

In terms of air, that is not correct at all in terms of the committee report. It was reflected partly in the legislation. It might not cover all the problems, but we did appreciate the fragility of the north and that it needed protection.

I agree with Mr. Angus, we did not really... I remember we talked about the Mackenzie Highway and you were wearing a hat as a trucker and a mayor and the chairman, I think, and it was most enjoyable.

I think I am glad you have come today to direct our minds to the road, to the land, but my question—not seeing other questioners from the table at the moment; I do not know about Mr. Robichaud—is, what is the position of the Yukon Territory? Are you *ad idem* on this thing, or do they have something different, or have they even addressed their minds to it?

[Translation]

près à la notion—qui a d'ailleurs été reconnue à l'unanimité dans *Aller sans entraves*—de la fragilité du Nord sur le plan du transport aérien. Je regrette que nous ayons négligé l'aspect du camionnage. C'est peut-être que nous ne connaissons pas encore suffisamment bien les territoires pour bien comprendre de quoi il retourne.

Toutefois, dans votre mémoire, vous suggérez d'adopter le 60^{ème} parallèle comme ligne de démarcation en ce qui concerne le camionnage. Cela n'exclurait pas la possibilité d'établir une autre ligne de démarcation plus au sud, en supposant que les gouvernements de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba veuillent aussi protéger les routes de la partie nord de leur province.

M. Hill: Absolument pas, monsieur. Nous ne pouvons évidemment pas suggérer une autre limite que le 60^{ème} parallèle car notre territoire s'arrête là, mais si les provinces des Prairies choisissaient le 50^{ème} ou le 55^{ème} parallèle pour une raison ou pour une autre, nous n'aurions sûrement aucune objection.

M. Angus: Pour terminer, monsieur le président; j'ai suggéré, en privé, que ce qu'il nous fallait, c'était une ligne Spadina. Ceux qui s'intéressent à la construction routière se souviennent d'une campagne électorale, en Ontario, où l'on avait décidé d'arrêter la construction de l'autoroute Spadina en creusant une tranchée d'un pied de profondeur; c'était un gouvernement provincial qui surveillait les travaux. Nous pouvons peut-être établir la limite un peu au nord du 49^{ème} parallèle.

Le président: Monsieur Hill, j'apprécie particulièrement les remarques de M. Angus ainsi que sa question parce que je n'avais pas l'intention d'intervenir avant d'avoir entendu les questions des membres du Comité. Vous avez dit que les représentations que vous avez faites étaient tombées dans l'oreille d'un sourd.

Pour ce qui est des transports aériens, je vous dirai très posément, que cela ne s'applique pas le moins du monde dans le cas du rapport du Comité. Et la loi reflète d'ailleurs un certain nombre de nos recommandations. Nous n'avons sans doute pas tenu compte de tous les problèmes, mais nous avons reconnu la fragilité du Nord et nous avons reconnu qu'il fallait le protéger.

Je suis d'accord avec M. Angus que nous n'avons peut-être pas vraiment... Je me souviens de cette audience où vous vous êtes présenté en tant que camionneur, maire et président, je pense, où nous avons discuté de l'autoroute du Mackenzie, et qui fut fort agréable.

Je suis heureux que vous soyez venu nous rencontrer aujourd'hui pour nous parler des routes et des territoires, et puisque personne ne semble avoir de questions pour l'instant—je ne sais pas si M. Robichaud en a une—je me demande quelle est la position du territoire du Yukon? Le gouvernement du Yukon est-il du même avis? Sa position est-elle différente? Y-a-t-on seulement songé au Yukon?

[Texte]

[Traduction]

• 1440

Mr. Hill: They certainly are a more developed jurisdiction than we are, so they have that going for them. They are a corridor to Alaska. They seem to have kept away from any discussion on this matter. I think their interests are somewhat different from ours. Mr. Thomson met with members of the Yukon board in January or February. Could you comment on the Yukon position, Mr. Thomson?

Mr. Dale S. Thomson (Executive Director, Northwest Territories Highway Transport Board): Mr. Chairman, I do not want to comment too much on the status of the Yukon, other than to say that the Yukon is in discussions with its motor transport association at this time. I think they are trying to sort things out for a general viewpoint from the industry and government. I would hope they would be submitting something to you before the committee terminates.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I also would like to say welcome. I hope you are being treated as well in sunny Alberta as we were in the far north.

Mr. Hill: Thank you, Mr. Taylor, we always are and we always enjoy our visits here.

Mr. Taylor: The sunshine province is known for its hospitality.

Mr. Hill: Alberta is a very good neighbour to us.

Mr. Taylor: You will not find any argument from me on that one.

Who actually pays for the construction of highways in the Northwest Territories?

Mr. Hill: Directly or indirectly, I suppose it is mostly the federal government.

Mr. Taylor: What benefit will you receive from declaring the Mackenzie Highway a designated highway?

Mr. Hill: If we designate all highways north of 60, which are under our control from an administrative standpoint, the benefit to us is that we can still continue to regulate the extraterritorial trucking industry.

Mr. Taylor: Are you are unable to do that now?

Mr. Hill: We do that now, and we would like to continue to do it to some extent.

Mr. Taylor: Is there something in this bill that would stop you from doing that?

Mr. Hill: Yes. We are faced with the same deadlines as all other jurisdictions in the country. We must implement reverse onus. As you travel across the country, and perhaps as you have travelled, I suspect you will have heard some jurisdictions saying perhaps we should dump reverse onus and leave things

M. Hill: Le Yukon est sûrement plus développé que nous; il a donc cela qui joue en sa faveur. Le territoire du Yukon est un corridor qui mène en Alaska. Le gouvernement ne semble pas avoir cru bon de s'intéresser à la question. Je pense que ses intérêts diffèrent quelque peu des nôtres. M. Thomson a rencontré des membres du conseil du Yukon en janvier ou en février. Monsieur Thomson, pourriez-vous nous parler un peu de la position du Yukon?

M. Dale S. Thomson (directeur exécutif, Highway Transport Board, Territoires du Nord-Ouest): Monsieur le président, je n'oserais pas trop m'avancer sur la position du Yukon, si ce n'est pour dire que le gouvernement du Yukon est actuellement en discussion avec son association du transport par véhicules à moteur. Je pense pouvoir dire que l'on a entrepris de faire le point pour établir une position générale valant autant pour l'industrie que pour le gouvernement. J'ai l'impression qu'ils vous soumettront quelque chose d'ici la fin de vos travaux.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je vous souhaite moi aussi la bienvenue. J'espère qu'on vous traite aussi bien ici, en Alberta, que nous l'avons été lors de notre séjour dans le Nord.

M. Hill: Merci, monsieur Taylor; nous sommes toujours bien reçus et nous apprécions toujours nos visites ici, dans le Sud.

M. Taylor: La «province du soleil» est renommée pour son hospitalité.

M. Hill: L'Alberta est un très bon voisin.

M. Taylor: Ce n'est sûrement pas moi qui dirai le contraire.

Qui finance la construction des routes dans les Territoires du Nord-Ouest?

M. Hill: Directement ou indirectement, je suppose que c'est principalement le gouvernement fédéral.

M. Taylor: Et quel avantage retireriez-vous du fait que l'on déclare l'Autoroute du Mackenzie «autoroute désignée»?

M. Hill: En désignant toutes les routes au nord du 60^e parallèle, qui sont sous notre contrôle sur le plan administratif, l'avantage est que nous pouvons continuer à réglementer l'industrie du camionnage extra-territoriale.

M. Taylor: Ce que vous ne pouvez pas faire à l'heure actuelle?

M. Hill: Oui, nous pouvons le faire, et nous souhaiterions pouvoir continuer.

M. Taylor: Y a-t-il quoi que ce soit dans ce projet de loi qui vous en empêcherait?

M. Hill: Oui. Nous devons faire face aux mêmes échéances que toutes les autres provinces canadiennes. Nous devons appliquer le critère du renversement du fardeau de la preuve. Au cours de vos pérégrinations des quelques dernières semaines dans tout le pays, vous avez sans doute entendu dire à quelques

[Text]

as they are until 1991. I suspect if worse came to the worst, at least we would support that position.

Mr. Taylor: I did not understand it that way. The evidence this morning indicated that the Alberta Highway Traffic Board and Department of Highways would have their safety code in place by December 31, 1987, or January 1, 1988. We had some indication that the Alberta Highway Traffic Board chairman, who is also chairman for the motor vehicle people across Canada, is working strenuously on the national safety code. All this work is not going to be simply thrown aside; it is going to be followed through.

With the bill coming into effect on January 1, 1988, I would think there would be a special urge on the part of all motor vehicle administrators to get their safety codes in place so we could have what we call a national safety code.

Mr. Hill: I do not think there is any argument with you there, sir. All jurisdictions, including ourselves, are anxious to implement a national safety code. However, I think you will find that other jurisdictions, while they are anxious to implement the NSC, have problems with the definition of reverse onus. They also have problems with implementing reverse onus. I do believe that some will approach you on the basis that reverse onus should be forgotten, and that the national safety code should be implemented at the earliest opportunity. They will say the transition should be from international safety code to fitness. Forget reverse onus.

• 1445

I believe that you will hear that from CTA and from other jurisdictions across the country. We can do almost anything we want. Our act is almost too simple.

Mr. Taylor: We have already had representations that way, as a matter of fact as late as yesterday, where they told us to forget the reverse onus and go right to the willing, fit and able. We have had it from more than one group, but certainly yesterday it was very definite.

Do you attend the meetings of the motor vehicle . . . ?

Mr. Hill: CCMTA?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Hill: Yes, we do. Our deputy ministers attend the deputy meetings. I think that with the size of our jurisdiction and our budget, we probably attend a greater percentage of meetings than some of the bigger jurisdictions.

Mr. Taylor: I do not think we could have a better group of Canadians working on safety than the people in our highway traffic boards and motor vehicle administrators. They know

[Translation]

reprises qu'il faudrait oublier la question du renversement du fardeau de la preuve pour l'instant et en rester à l'état actuel des choses jusqu'en 1991. Au pis, je suppose que nous pourrions appuyer cette position.

M. Taylor: Ce n'est pas ce que j'ai compris personnellement. Ce matin, on nous a dit que le code de la sécurité de l'*Alberta Highway Traffic Board* et du ministère de la Sécurité routière de l'Alberta serait en vigueur le 31 décembre 1987 ou le 1^{er} janvier 1988. Nous avons aussi appris que le président de l'*Alberta Highway Traffic Board*, qui est aussi président des administrateurs en transport motorisé du Canada, travaille avec acharnement à la préparation du code national de sécurité. On ne va pas tout simplement mettre ces travaux de côté; il y aura sûrement un suivi.

Avec l'entrée en vigueur du projet de loi, qui est prévue pour le 1^{er} janvier 1988, je suppose que tous les administrateurs en transport motorisé du Canada veulent particulièrement faire en sorte que leur code de sécurité soit en vigueur pour qu'il y ait un véritable code national de sécurité.

M. Hill: Vous avez tout à fait raison là-dessus, monsieur; toutes les provinces et tous les territoires souhaitent ardemment mettre en vigueur un code national de sécurité. Je vous ferai toutefois remarquer que malgré ce fait, certaines autres provinces éprouvent quelques difficultés à propos de la définition du renversement du fardeau de la preuve. Et cela vaut aussi pour son application. Je crois d'ailleurs que certaines vous diront qu'il faudrait laisser tomber ce principe et faire en sorte que le nouveau code national de sécurité entre le plus tôt possible en vigueur. Elles vous diront qu'il faudrait plutôt songer à passer du code international de sécurité au critère d'aptitude. Oublions l'histoire du renversement du fardeau de la preuve.

Je crois que c'est ce que vous diront les représentants de l'ACLE et de certaines autres provinces du Canada. Presque tout nous est permis; la loi est presque trop simple.

M. Taylor: Oui, en effet, c'est ce qu'on nous a dit à quelques reprises, et pas plus tard qu'hier, justement des témoins nous ont dit de laisser tomber la question du renversement du fardeau de la preuve et d'opter plutôt sans délai pour le critère du requérant «prêt, apte et disposé». Plusieurs témoins nous ont dit cela, en effet, mais hier, c'était encore plus évident.

Participez-vous aux réunions des administrateurs en transport motorisé . . . ?

M. Hill: De la CCATM?

M. Taylor: Oui.

M. Hill: Oui. Nos sous-ministres participent aux réunions. Compte tenu de la taille de notre territoire et de notre budget, je pense que nous participons à davantage de réunions que certaines des plus grosses provinces.

M. Taylor: Nous pourrions difficilement trouver mieux que nos gens des conseils routiers et nos administrateurs en transport motorisé qui travaillent actuellement sur le code de sécurité pour ce faire. Ils sont vraiment compétents en la

[Texte]

what happens when there is no safety. They know what happens when machines are not properly maintained.

I feel very confident that when this group does come out with their safety codes across the nation, we are going to have some of the safest highways and airspaces in the world. So I feel very encouraged, and I am very glad that you attend those meetings, because I am sure you find them worthwhile.

Mr. Hill: Yes, we do.

Mr. Taylor: Last summer, after attending Expo, I took the boat up to Prince Rupert and then I drove up to Whitehorse and also through some parts of the Northwest Territories. I actually found on the Alaska Highway that the sections through Yukon and the Northwest Territories were better maintained than the road in British Columbia; not as well as it is in Alberta, but better than the roads in British Columbia. So I really want to congratulate you. The road was in very good condition, and when we hit the B.C. sections, boy, it left a lot to be desired. Then when we got into Alberta, there we found almost heaven once again.

Mr. Hill: I drove a new vehicle from Edmonton to Inuvik in August, and I was warned before I drove the highway that I would lose my windshield in B.C., and that is where I lost it.

The Chairman: Well, Mr. Hill, as an ex-Minister of Highways in this province for many years—

Mr. Taylor: Twenty.

The Chairman: We let them have that Chamber of Commerce message every so often. It is especially appropriate here in Edmonton.

Mr. Hill, I want to thank you and your colleagues for coming. You have directed our attention to something that we were thinking of when we were in the north. We have your brief and we have your oral presentation, and it certainly gives us lots of food for thought here.

We call the next witness now, the Alberta Federation of Labour. Appearing on its behalf is Mr. Jim Selby, Researcher, and Don Aitken, Secretary-Treasurer.

• 1450

Mr. Jim Selby (Researcher, Alberta Federation of Labour): To begin with, as our brief will make very clear, the Alberta Federation of Labour, representing 110,000 working Albertans, is completely opposed to Bill C-18 and Bill C-19. We are opposed to the deregulation of the transportation industry and, given the members we represent, we think we have every reason to be upset and opposed to these bills.

[Traduction]

matière. Ils savent très bien ce qui arrive quand les véhicules ne sont pas entretenus comme il le devrait.

Je suis persuadé que les codes de sécurité qui aboutiront de ces travaux feront du Canada l'endroit où les routes et l'espace aérien sont les plus sûrs au monde. Je suis donc très encouragé par ces travaux et je suis en même temps très heureux que vous participiez à ces réunions, parce que je suis convaincu que vous les trouvez utiles.

M. Hill: Oui, en effet.

M. Taylor: L'été dernier, après avoir visité l'Expo, j'ai pris le bateau jusqu'à Prince Rupert, et de là, je me suis rendu en voiture jusqu'à Whitehorse en passant par quelques régions des Territoires du Nord-ouest. J'ai trouvé que les tronçons de l'autoroute de l'Alaska, qui traversent le Yukon et les Territoires du Nord-ouest, étaient mieux entretenus que les routes en Colombie-Britannique; pas mieux qu'en Alberta, bien entendu, mais sûrement mieux que les routes de la Colombie-Britannique. Je tiens d'ailleurs à vous en féliciter. La route était en très bon état, mais en entrant en Colombie-Britannique, oh la la! C'était une toute autre affaire. Quand nous sommes arrivés en Alberta, tout était à nouveau parfait.

M. Hill: Au mois d'août dernier, je me suis rendu d'Edmonton à Inuvik avec un tout nouveau véhicule; avant de prendre l'autoroute, on m'avait averti que j'allais perdre mon pare-brise en Colombie-Britannique, et c'est précisément là que je l'ai perdu.

Le président: Monsieur Hill, en tant qu'ancien ministre des routes de cette province pendant de nombreuses années...

M. Taylor: Vingt ans, pour être précis.

Le président: C'est le message que nous transmettons de temps à autre au gouvernement de la province. Et cela vaut particulièrement pour Edmonton.

Monsieur Hill, je vous remercie, vous et vos collègues, de votre visite. Vous nous avez permis de considérer un élément auquel nous songions lors de notre séjour dans le nord. Nous avons votre mémoire et l'exposé que vous nous avez fait, et les éléments que vous nous avez apportés devraient sûrement nous être utiles.

Nos témoins suivants représentent la Fédération du travail de l'Alberta; nous accueillons donc M. Jim Selby, agent de recherche, et M. Don Aitken, secrétaire trésorier de la fédération.

M. Jim Selby (documentaliste, Alberta Federation of Labour): Tout d'abord, comme on le verra d'après notre mémoire, l'*Alberta Federation of Labour*, qui représente 110,000 travailleurs albertains, est entièrement opposée aux projets de loi C-18 et C-19. Nous nous opposons à la déréglementation de l'industrie des transports et, compte tenu des membres que nous représentons, nous nous croyons pleinement justifiés d'être troublés par ces projets de loi et de nous y opposer.

[Text]

We look at the American situation and find extreme job loss, wage loss, benefit loss and little or no gain to the public.

We see the deregulation of the Canadian transportation industry as an open season on Albertan and Canadian transportation workers. We think you are asking for a tremendous amount of industrial strife, strikes, lockouts and exactly the kind of thing we do not need in the country.

We also have several other concerns including, I might say, the safety of the public and the people working in the transportation industry, largely on two counts. First, as the environment becomes more competitive we predict, using the American model as our basis, that equipment will age as the American airline fleet has aged and as the American trucks on the highways have aged. We believe that maintenance schedules will also suffer.

Second, we have grave concerns about this reversal of historic Canadian transportation policy. We think that with a step as big as this one, what we see as basically a reversal of the long histories and traditions of Canadian transportation policy, a very dangerous precedent will be set. We have some suspicion, which we have voiced in here, that one of the reasons for the deregulation of the transportation industry is to help create the level playing field for a free trade environment.

We think if this were not the case, transportation policy would have had to be bargained at the free trade table; but instead of even putting it up as a bargaining chip, we are giving it away. We are risking American domination of a vital Canadian industry.

So if you will just turn to our conclusions and recommendations, I will go through them very briefly. We say it is very clear that the savings, if indeed there are any, to the Canadian public as a result of the deregulation of the national transportation industry will be at the expense of the wages, benefits, working conditions and, in many cases, the jobs of transportation workers. The government is, in essence, declaring open season on these workers and their unions.

Equally distressing is the complete reversal of a long-standing policy supporting a Canadian-owned, publicly regulated transportation industry. Furthermore, there is ample evidence that service to Canadians will deteriorate and that fares will increase on the average. The decreased level of public safety is an almost inescapable by-product of deregulation.

Finally, the threat of takeover of the industry by American firms is substantial and predictable.

Our recommendations are the following:

1. That Bills C-18 and C-19 be immediately withdrawn. The present policy of close regulation dictated by public convenience and necessity should continue.

[Translation]

Nous voyons ce qui se passe aux États-Unis: grave perte d'emplois, pertes de salaires, perte d'avantages sans guère de bénéfice pour le public.

Selon nous, la déréglementation de l'industrie des transports au Canada se fera aux dépens des travailleurs albertains et canadiens du domaine des transports. Nous croyons que vous allez déclencher un nombre énorme de conflits syndicaux, de grèves, de lock-outs, de tout ce dont nous pouvons nous passer dans ce pays.

Nous avons également deux autres inquiétudes dont, notamment, la sécurité du public et de ceux qui travaillent dans l'industrie des transports, surtout pour deux raisons. En premier lieu, à mesure que s'accroîtra la concurrence, nous prévoyons, d'après le modèle américain, que l'équipement vieillira, tout comme a vieilli la flotte aérienne américaine et les camions qui circulent sur les routes des États-Unis. Nous croyons que les calendriers d'entretien en souffriront également.

En second lieu, nous avons de graves inquiétudes quant à cette inversion du sens traditionnel de la politique des transports au Canada. Nous croyons qu'une mesure aussi importante que celle-ci, qui nous semble essentiellement une volte-face par rapport à la longue tradition des politiques canadiennes en matière de transport, constituera un précédent extrêmement dangereux. Nous soupçonnons, comme nous l'écrivons ici, que la déréglementation de l'industrie des transports est motivée en partie par le désir de niveler le terrain où se jouera le libre-échange.

Nous croyons qu'autrement, la politique en matière de transports devrait être en négociation à la table du libre-échange; pourtant, au lieu de nous en servir comme élément de négociation, nous la cédon. Nous risquons la domination américaine d'une industrie canadienne essentielle.

Si vous voulez à nos conclusions et à nos recommandations, je vais les passer en revue très brièvement. Nous disons qu'il est tout à fait manifeste que les économies dont bénéficierait le cas échéant le public canadien en raison de la déréglementation de l'industrie canadienne des transports se feront aux dépens des salaires, des avantages, des conditions de travail et, très souvent, de l'emploi même des travailleurs des transports. Essentiellement, le gouvernement déclare ouverte la chasse à ces travailleurs et à leurs syndicats.

Tout aussi troublante est la volte-face complète d'une politique établie depuis longtemps à l'appui de la propriété canadienne et de la réglementation publique de l'industrie des transports. En outre, il y a de nombreuses indications que le service dont bénéficient les Canadiens se détériorera et que les tarifs augmenteront en moyenne. La baisse du niveau de sécurité publique est un sous-produit quasi inévitable de la déréglementation.

Enfin, la menace de prise de contrôle de l'industrie par des sociétés américaines est substantielle et prévisible.

Nos recommandations sont les suivantes:

1. Que les projets de loi C-18 et C-19 soient immédiatement retirés. La politique actuelle, soit une réglementation étroite

[Texte]

2. That a royal commission be struck to examine in detail the current state of the Canadian transportation industry, its vital role in national economic policy and all possibilities for growth and management.

Finally, all future amendments to transportation legislation should give due consideration to preserving the standard of living of transportation workers and their continued employment imperatives. Thank you.

The Chairman: Mr. Selby, thank you for your brief and the manner in which you presented it, regardless of the views... whether views around the table find different degrees of receptivity. But you presented it in a very even manner, which deserves a very even response.

I am going to throw it open to questions. Mr. Angus.

Mr. Angus: Certainly he will get an even response from me, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, anyway, I appreciate Mr. Selby's presentation.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for appearing before us today and thank you for the brief.

• 1455

Just one point before I raise a couple of questions. The Minister of free trade said on CTV's *Question Period* last December that transportation was on the table, so add that to the list of the problems.

The Chairman: I will just say, Mr. Angus, if you do not do it, I will ask the question. The whole deregulation process started long before the present government was in power and before Pat Carney was the Minister of International Trade, how does that square with—

Mr. Angus: So did deregulation, did it not?

The Chairman: That is what I mean. Deregulation started... anyway—

Mr. Angus: Thank you for that assistance, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, I thought it would help.

[Due to technical difficulties, some of the following speakers may be incorrectly identified—Editor]

Mr. Angus: On page 6 you point out that 106 communities in 31 states were left with no air service at all—in the United States. This committee has heard a number of people argue that nobody suffered in the States, nobody lost service. Sure, perhaps they went from jets to some form of small commuter plane, but they really did not suffer. But clearly, from the statement in your brief, there were 106 communities that really did. Can you elaborate on that information?

[Traduction]

dictée par la commodité et la nécessité du public, devrait se maintenir.

2. Qu'une commission royale d'enquête soit chargée d'examiner en détail l'état actuel de l'industrie canadienne des transports, son rôle essentiel dans la politique économique nationale et toutes les possibilités de croissance et de gestion.

Enfin, à l'avenir, toutes les modifications apportées aux lois sur les transports devraient tenir compte de la préservation du niveau de vie des travailleurs des transports et des impératifs du maintien de leur emploi. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Selby, je vous remercie de votre mémoire et de la façon dont vous l'avez présenté, quel que soit l'accueil qui sera fait à vos opinions autour de cette table. Vous avez présenté vos opinions d'une façon très posée, ce qui mérite une réaction très posée.

Nous allons passer aux questions. Monsieur Angus.

M. Angus: Ma réponse sera certes très posée, monsieur le président.

Le président: Eh bien, quoi qu'il en soit, j'apprécie l'exposé de M. Selby.

M. Angus: Messieurs, merci d'avoir comparu devant nous aujourd'hui et merci de votre mémoire.

J'aurais un point à mentionner avant de poser quelques questions. Le ministre du libre-échange a déclaré à l'émission *Question Period* de CTV au mois de décembre dernier que les transports étaient sur la table de négociations, de sorte qu'il faut ajouter cela à la liste des problèmes.

Le président: Permettez-moi de dire, monsieur Angus, que si vous ne le faites pas, c'est moi qui poserai la question. Tout ce processus de déréglementation a été mis en route longtemps avant que l'actuel gouvernement n'arrive au pouvoir et avant que Pat Carney ne soit ministre du Commerce international; comment est-ce que cela cadre avec...

M. Angus: Il en est de même pour la déréglementation, n'est-ce pas?

Le président: C'est ce que je voulais dire. La déréglementation a commencé... De toute façon...

M. Angus: Merci de votre aide, monsieur le président.

Le président: J'ai cru que cela serait utile.

[En raison de difficultés techniques, certaines des orateurs suivants pourraient être incorrectement identifiés—l'Éditeur]

M. Angus: A la page 6, vous indiquez que 106 localités dans 31 états se sont retrouvées sans aucun service aérien aux États-Unis. Le Comité a entendu beaucoup de gens faire valoir que personne n'avait souffert aux États-Unis, que personne n'avait perdu des services. Il y a bien des cas où les avions à réaction ont été remplacés par un avion plus petit, mais ils n'ont pas vraiment souffert. Pourtant, d'après ce que dit votre mémoire, 106 localités ont effectivement souffert. Pouvez-vous développer ce renseignement?

[Text]

Mr. Selby: That was taken from the Labour Research Association which did a special study on deregulation and its effects in the United States, covering in particular the airline and trucking industries. I am merely using them as a source.

Mr. Angus: What other information did they come up with in their study?

Mr. Selby: Some of the main and, as we see it, critical points were again the incredible attack on the wage and benefit levels of the people who were employed in the industry and the number of lay-offs and jobs lost in deregulated industries. From our point of view, those are the critical matters with deregulation. We can speak all we want about what is good for the country, but when you exclude hundreds of thousands of transportation workers from what is good for the country, it tends to make us wonder exactly whose priorities we are looking at.

Mr. Angus: On page 8 of your brief, at the bottom, you talk about regional development programs, and the one reference you mention is something close to my heart, as well as to Mr. Taylor's heart, among others. It is the potential increase of the use of western Canadian coal by Ontario Hydro for energy production. You say:

A subsidy to enable western Canadian coal to compete in the Ontario energy and manufacturing markets would be highly unlikely under the new policy.

The industry itself has said they do not want a subsidy. The Deputy Prime Minister says that deregulation will allow that coal to move to eastern Canada for a cheaper price.

Mr. Selby: But still not at a competitive price with the American market. Right now western Canadian coal has an added transportation cost of \$16 a tonne, approximately. You are not going to make those kinds of savings.

What we are talking about and the reason we insisted on transportation subsidy rather than tax royalties, or simply hoping that we can bring our rail costs down, is that, to begin with, the distances from the American coal mines to Ontario are significantly lower and American labour costs on their railways are lower right now. So the only way you are going to make that competitive is with a transportation subsidy, something that seems to be a foreign animal under these new bills—even the possibility of that subsidy. The reason we chose a rail subsidy or transportation subsidy was that it means you are only gaining money on actual coal shipped and coal produced. A tax holiday or a tax royalty could simply be put in the bank.

Mr. Angus: When the Coal Association of Canada appeared before us, after lengthy discussions, they agreed that perhaps, yes, they would accept, in the terms of this bill an imposed public duty to bring western Canadian coal to Ontario, because B.C., Alberta, Saskatchewan, Manitoba, northwestern Ontario, southern Ontario and even Quebec would benefit

[Translation]

M. Selby: Ce renseignement provient de la *Labour Research Association* qui a fait une étude spéciale sur la déréglementation et ses effets aux États-Unis, en particulier sur les lignes aériennes et le camionnage. Je ne fais qu'utiliser cette source.

M. Angus: Quels autres renseignements contenait cette étude?

M. Selby: Parmi les principaux points, qui nous semblent critiques, on note encore une fois l'incroyable attaque contre les niveaux de salaires et d'avantages des personnes employées dans l'industrie et le nombre de mises à pied et de pertes d'emploi dans les industries déréglementées. De notre point de vue, ce sont là les questions critiques en matière de déréglementation. On peut parler tant qu'on voudra du bien du pays, mais si l'on exclut des centaines de milliers de travailleurs des transports du bien du pays, cela nous porte à nous demander qui sont les auteurs des priorités.

M. Angus: A la page 8 de votre mémoire, vers le bas, vous parlez des programmes de développement régional et le seul cas que vous mentionnez me tient à coeur, tout comme à M. Taylor, entre autres. Il s'agit de la possibilité pour Hydro-Ontario d'utiliser davantage de charbon de l'Ouest canadien pour la production de l'énergie. Vous dites:

Une subvention permettant au charbon de l'Ouest canadien de faire concurrence dans les marchés ontariens de l'énergie et de la fabrication serait très improbable en vertu de la nouvelle politique.

L'industrie elle-même a déclaré ne pas vouloir de subvention. Le vice-premier ministre déclare que la déréglementation réduira le prix du transport du charbon vers l'est du Canada.

M. Selby: Mais ce prix ne sera toujours pas suffisamment concurrentiel vis-à-vis du marché américain. A l'heure actuelle, le coût du transport qui s'ajoute au prix du charbon de l'Ouest canadien est d'environ 16\$ la tonne. Il ne sera pas possible de réaliser des économies de cet ordre.

En effet, si nous avons insisté sur une subvention au transport plutôt que sur des redevances fiscales, ou plutôt que de nous contenter d'espérer qu'il sera possible de diminuer les coûts du transport par rail, c'est tout d'abord parce que les distances entre les mines de charbon américaines et l'Ontario sont considérablement inférieures et que les chemins de fer américains ont présentement des coûts de main-d'oeuvre inférieurs. La seule façon d'en arriver à une situation concurrentielle est une subvention au transport, or même la possibilité d'une telle subvention semble étrangère à ces nouveaux projets de loi. Si nous avons choisi une subvention ferroviaire ou une subvention au transport, c'est que de cette façon on ne gagne de l'argent que sur le charbon effectivement produit et expédié. Une exemption fiscale ou une redevance fiscale pourrait tout simplement être mise en banque.

M. Angus: Quand l'Association charbonnière du Canada a comparu devant nous, après de longues discussions, ses représentants ont convenu que peut-être ils accepteraient, dans le cadre de ce projet de loi, l'imposition de l'obligation publique d'amener le charbon de l'Ouest canadien en Ontario, parce que la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, le nord-ouest de l'Ontario, le sud de

[Texte]

because of either the jobs created or the reduction in acid rain in those areas.

Mr. Don Aiken (Secretary-Treasurer, Alberta Federation of Labour): I think what we have here is an interesting parallel with the Crow rate, where in fact at the present time we have the farmers who have worked very hard to ensure that the subsidy did not go to the farmers but in fact to the railway, because it is very easy to cut off individuals who are being subsidized.

• 1500

I think probably the coal industry has the same concern. The Crow's Nest Pass rate was initiated because of coal and as well because of our grains across the west. The demise of the Crow's Nest Pass rate has in fact compounded the problem. I think we are suggesting here that we have to ensure that if we are going to have one nation and that if we are not going to have north-south trade as our exclusive way of existing, then we are going to have to reinstate something similar to the Crow's Nest Pass rate.

This would recognize that this is one country and not simply a north-south trade corridor. This is why we are so concerned about this and the drive towards free trade. We are breaking down the barriers and breaking down the unity across this country. I think the position we put forward here is another way of trying to hold this country together, rather than to rip it apart.

Mr. Angus: Some of the shipper witnesses who have appeared before us—and I cannot remember whether the coal association was one of them who said this—said that if the price is right—in other words, if they can get a lower price by moving their bulk commodities from Canada into the U.S., across the U.S., and back up into Canada—they will do it. Would you say this is in the best interests of Canada?

Mr. Selby: I would not say it is in the best interest of Canada. I think it is something that probably has not been put at the top of the list of priorities for this government. It seems to be that what is best for making a profit or what is best for making business is the priority role rather than what is best for Canada. I would say if we are going to have a nation and if we are going to be from coast to coast, then there are certain prices that we have to pay. These prices are not going to be simply on the bottom line of a profit sheet or a balance sheet. It is going to be based on holding this nation together.

I think what we are dealing with here today is the very essence of ripping this country apart, if this is allowed to go ahead. I think it is extremely important that we realize there is much more to being a Canadian and holding the Canadian nation together than making a profit.

Mr. Angus: A final question, Mr. Chairman. Then should one of the amendments we make to this bill be some kind of "for export only" provision that would ensure only those goods being exported are allowed to go across the American border?

[Traduction]

l'Ontario et même le Québec en bénéficieraient soit en raison des emplois créés, soit en raison de la réduction des pluies acides dans ces régions.

M. Don Aiken (secrétaire-trésorier, Alberta Federation of Labour): Je crois qu'il y a ici un parallèle intéressant avec le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, à l'égard duquel, à l'heure actuelle, les agriculteurs ont travaillé très fort pour assurer que la subvention n'était pas versée aux agriculteurs, mais bien aux chemins de fer, car il est très facile de couper des subventions individuelles.

Je crois que l'industrie du charbon partage probablement cette préoccupation. Le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a été mis en place à cause du charbon tout aussi bien qu'à cause des céréales dans l'Ouest. La fin de ce tarif a, en fait, compliqué le problème. Je crois que ce que nous laissons entendre ici c'est qu'il nous faut assurer que si nous voulons avoir un pays uni et si nous ne voulons pas exister uniquement en raison du commerce nord-sud, nous allons devoir rétablir quelque chose qui ressemble au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

On reconnaîtrait ainsi que le Canada est un pays et non pas simplement un corridor commercial nord-sud. D'où nos inquiétudes à l'égard du sujet qui nous occupe aujourd'hui et à l'égard du libre-échange. Nous abattons les barrières et nous brisons l'unité du pays. Je crois que la position que nous faisons valoir ici est une autre façon de tenter de préserver l'unité du pays, au lieu de la faire éclater.

M. Angus: Certains expéditeurs qui ont témoigné devant nous—et je ne me souviens pas si l'Association charbonnière était de cet avis—ont dit que si le prix est bon—en d'autres termes, s'ils peuvent obtenir un prix inférieur pour le transport de leurs marchandises en vrac en passant par les États-Unis, ils le feront. Diriez-vous que cela servirait l'intérêt du Canada?

M. Selby: Je ne crois pas que cela serait dans l'intérêt du Canada. Je crois que c'est là quelque chose qui ne figure probablement pas en tête de la liste des priorités du gouvernement. Il semble que la priorité soit accordée à ce qui donne le meilleur bénéfice, ou à ce qui favorise les affaires plutôt qu'à l'intérêt du Canada. Selon moi, si nous voulons être un pays et si nous voulons que ce pays s'étende d'un océan à l'autre, alors il nous faut en payer le prix. Ce prix ne se trouvera pas uniquement au bas du bilan. Il se fondera sur l'unité du pays.

À mon avis, si l'on donne suite à ce dont il s'agit aujourd'hui, on travaillera à l'éclatement du pays. Je crois qu'il est extrêmement important de se rendre compte que le fait d'être Canadien et de maintenir l'unité canadienne ne se limite sûrement pas à faire un bénéfice.

M. Angus: Une dernière question, monsieur le président. Convendrait-il alors de modifier le projet de loi en y ajoutant une disposition visant l'exportation, de sorte que seules les marchandises exportées puissent traverser la frontière américaine?

[Text]

Mr. Selby: I would say so. I think we have a . . . if we are going to deny our own Canadian railroads or our own Canadian transportation the opportunity to exist, then obviously this must be a priority.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. I have Mr. Cochrane, Mr. Belsher and Mr. Taylor.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman. The Alberta Federation of Labour represents a lot of people other than those working in the transportation industry. The way you presented it, the transportation industry is looked upon as a source of jobs for people, this is its whole reason for being and everyone is happy if it is not changed.

Are there any other concerns about the resource industries? We heard this morning from the Alberta Gas Chemical Limited. I presume their employees are members of the Federation of Labour as well. The people who are no longer employed with them were also at one time members of the federation and perhaps still have some affiliation.

Do you look beyond just the hard jobs you can identify in the transportation industry, or beyond to what may happen if we do not remain competitive and if we do not use some of the opportunities presented in this bill with regard to competitive line rates and interswitching and so on? We might lose those opportunities. Therefore the whole job situation would be worsened and as a result the transportation jobs would be lessened.

Mr. Selby: I would say one of the things you are looking at when we are talking about being competitive is a key point in our brief. If we are going to be competitive at the price of the standard of living of Canadian workers, then we should remain with a Canada-first kind of policy and look at some other sort of venues for economic growth.

If I could, one of the things we hear from producers is the difficulties with the high Canadian wage structure compared to other wage structures. This is obviously a problem.

• 1505

We think there are many other solutions to that other than simply saying that we are going to reduce Canadian wage rates to the lowest wage rates our competitors have in order to stay alive in international markets. Obviously we are going to reach a *reductio ad absurdum* in there, where it is no longer possible for us to compete. How can we compete with, for instance, Chinese coal in the South Korea market? How are we going to compete with the textile industry in the Philippines, where they are paying \$2.80 a day?

What we are saying is that at some place along the line, if you keep following that notion of international competitiveness, we are all losers.

[Translation]

M. Selby: Je le crois. Si nous allons refuser l'occasion d'exister à nos chemins de fer canadiens ou à nos transports canadiens, alors manifestement ceci doit être une priorité.

Le président: Merci, monsieur Angus. M. Cochrane, M. Belsher et M. Taylor ont demandé la parole.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président. L'*Alberta Federation of Labour* représente beaucoup de gens autres que ceux qui travaillent dans l'industrie des transports. D'après la façon dont vous vous êtes exprimé, l'industrie des transports est considérée comme une source d'emploi et c'est là sa seule raison d'être; tout le monde est heureux si cela n'est pas modifié.

Y a-t-il d'autres préoccupations touchant les industries des ressources? Nous avons entendu ce matin le témoignage de l'*Alberta Gas Chemical Limited*. Je suppose que les employés de cette société sont également membres de la *Federation of Labour*. Les personnes qui ne travaillent plus pour cette société ont également déjà été membres de la fédération et peut-être même le sont-ils encore.

Tenez-vous compte uniquement des emplois que vous pouvez effectivement identifier dans l'industrie des transports ou dépassez-vous cela pour tenir compte de ce qui pourrait arriver si nous ne demeurons pas concurrentiels et si nous n'utilisons pas certaines des possibilités de ce projet de loi en matière de prix de ligne concurrentiels, de changement de voie, et ainsi de suite? Nous pourrions perdre ces occasions. Dans ce cas, la situation globale de l'emploi serait plus mauvaise et, en conséquence, il y aurait moins d'emploi dans les transports.

M. Selby: Je crois qu'une des choses auxquelles vous pensez lorsque vous parlez d'être concurrentiels est un élément clé de notre mémoire. Si nous allons être concurrentiels aux dépens du niveau de vie des travailleurs canadiens, alors nous devrions conserver une politique qui donne priorité au Canada et nous tourner vers d'autres possibilités de croissance économique.

Une des choses dont les producteurs parlent est la difficulté qu'entraîne la structure élevée des salaires canadiens en comparaison d'autres structures salariales. C'est là manifestement un problème.

Nous croyons qu'il y a beaucoup d'autres solutions à cela à part le simple fait de dire que nous allons réduire les salaires canadiens au niveau des salaires les plus bas de nos concurrents pour garder une place sur les marchés internationaux. Si l'on pousse ce raisonnement jusqu'au bout, on arrive à une situation absurde où il ne nous est plus possible de faire concurrence. Comment pouvons-nous, par exemple, concurrencer le charbon chinois en Corée du Sud? Comment allons-nous faire concurrence à l'industrie des textiles au Philippines où le salaire est de 2.80\$ par jour?

Nous disons que si l'on pousse jusqu'au bout le principe de la concurrence internationale, il vient un moment où nous sommes tous perdants.

[Texte]

Mr. Cochrane: Well, I guess the other thing is the option. If we do not compete and we do not have our products and our resources, which I am sure employ more than the transportation field in this country, then there is no one to work in the resource industry and therefore no one to work in the transportation industry, because we cannot compete. But anyway, we will never agree on that, I can tell.

Just some of your statistics . . . You mentioned on page 3 that between 30,000 and 40,000 unionized truckers have lost their jobs permanently, and a further 60,000 are currently laid off. Is that a reflection of the employment in the trucking industry or the unionized employees in the industry?

Mr. Selby: That is the unionized employees in the trucking industry. What we are saying is that the effects of deregulation in trucking were quite simply that the advantage, such as there was, came from taking the wages of unionized truckers—taking those jobs away and making them non-union jobs at a substantially lower wage and benefit package and saying: there is your saving. Well, I am not certain the public wants to save at the expense of the average Canadian citizen. I do not buy that.

An hon. member: Then you are misleading when you say there is a loss of jobs. Do not say something that is incorrect.

Mr. Cochrane: He says “unionized truckers” here. But I just want to make sure of the overall picture, though. Are there fewer people working in the trucking industry now in the United States than there were before deregulation of the American system?

Mr. Selby: I believe there are. But I was simply looking at the effects on unionized truckers.

Mr. Cochrane: Okay. I believe there are not. I also have statistics which tell us, and the Congressional Research Service record indicates, that they have actually kept aside . . . and the trucking has lagged a little bit behind, particularly compared to railway and airline.

But all of those have gone ahead farther and faster than the private sector in the United States, as far as their wage increases and their ability to . . . Yes, in the private sector. For example, they are saying the wage increases the railway workers in the United States—I cannot attest to the number of railway workers—but the airline workers’ and the railway workers’ increases are growing faster than the private sector wage increases are. Trucking is lagging a little bit behind that.

Mr. Selby: What you are saying is that their wage increases for the last so many years have been higher than the national average. Is that the point you are making?

Mr. Cochrane: Since deregulation. Yes. The “Congressional Research Service Statistic Estimates”, April 1986.

[Traduction]

M. Cochrane: Et bien, je suppose que l’autre chose est l’option. Si nous ne sommes pas concurrentiels et si nous n’avons pas nos produits et nos ressources, qui, j’en suis sûr, créent davantage d’emplois que le domaine des transports dans ce pays, alors il n’y a personne pour travailler dans l’industrie des ressources et donc personne pour travailler dans l’industrie des transports, parce que nous ne pouvons faire concurrence. Mais de toute façon, je suis certain que nous ne nous mettrons jamais d’accord là-dessus.

Passons à certaines de vos statistiques . . . Vous mentionnez à la page 3 que de 30,000 à 40,000 camionneurs syndiqués ont perdu leur emploi de façon permanente et que 60,000 autres sont présentement mis à pied. Parlez-vous de l’emploi dans l’industrie du camionnage ou des travailleurs syndiqués de cette industrie?

M. Selby: Il s’agit des camionneurs syndiqués. Nous disons que les effets de la réglementation dans le camionnage ont été tout simplement que l’avantage, si réduit soit-il, provenait des salaires des camionneurs syndiqués—on éliminait ces emplois et on en faisait des emplois non syndiqués comportant un salaire et des avantages substantiellement réduits, et l’on disait: voilà votre économie. Quant à moi, je ne suis pas certain que le public désire faire des économies au dépend du citoyen canadien moyen. Je n’accepte pas cela.

Une voix: Alors vous nous induisez en erreur quand vous dites qu’il y a perte d’emplois. Ne dites pas quelque chose qui est faux.

M. Cochrane: Il parle de «camionneurs syndiqués». Mais je voudrais m’assurer toutefois de la situation globale. Y a-t-il moins de gens qui travaillent dans l’industrie du camionnage présentement aux États-Unis qu’avant la déréglementation du système américain?

M. Selby: Je crois que c’est le cas. Mais je parlais uniquement de l’effet sur les camionneurs syndiqués.

M. Cochrane: D’accord. Je crois que tel n’est pas le cas. J’ai également en main des statistiques qui nous disent, selon le *Congressional Research Service* qu’ils ont en fait . . . Et le camionnage traîne un peu en arrière, surtout en comparaison des chemins de fer et des lignes aériennes.

Mais dans tous les cas, les progrès ont été plus considérables et plus rapides que dans le secteur privé aux États-Unis, quant aux augmentations salariales et à la capacité de . . . Oui, dans le secteur privé. Par exemple, on dit que les augmentations salariales des travailleurs ferroviaires aux États-Unis, je ne connais pas le nombre de ces travailleurs, mais les augmentations salariales des lignes aériennes et des chemins de fer augmentent plus rapidement que les augmentations salariales du secteur privé. Le camionnage traîne un peu à cet égard.

M. Selby: Vous dites que leurs augmentations salariales sont depuis tant d’années supérieures à la moyenne nationale. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Cochrane: Depuis la réglementation. Oui. Il s’agit du document intitulé: *Congressional Research Service Statistic Estimates*, avril 1986.

[Text]

Mr. Selby: Our information shows us quite the contrary. It shows us a tremendous number of two-tier wage packages. It shows concession bargaining on the part of almost every established carrier. And because the only place . . . In fact, the main grounds for competing on those markets by the new entrants was their lower labour costs. To try to stay competitive, the older companies had to levy a fairly substantial attack on the wages and benefits of their own employees. I think, for instance—the figures are not right down to the cent—prior to deregulation the wage for a unionized airline pilot was over \$40,000 a year. The average wage for a non-unionized airline pilot is less than \$28,000 a year.

Mr. Cochrane: You know, another statistic, just for interest along that line, is that people involved in the trucking industry in the United States are enjoying a wage level about 40% higher than the average private sector wage. So there is still a fair amount of activity going on in that industry. There are still obviously some advantages there compared to some other opportunities in private sector, which probably was not even regulated or deregulated to begin with.

Mr. Selby: Yes. I see the point you are trying to make. It seems to me that we are confusing two things. If you start a non-unionized trucking company at a very low wage and increase the wages marginally, it is going to look fairly good in a percentage figure. If you take a fairly high wage from the established unionized workers and lay them off and chop their wages, it does not seem to balance out in the equation.

What I am saying is that the transportation industry is regulated on very sound historical grounds. I think deregulation in the United States, as we have said, has accomplished nothing except the transfer of wealth from working people to corporations.

Mr. Cochrane: I guess the bottom line in this thing is that if you looking for the National Transportation Act, Bills C-18 and C-19, to protect union positions as they currently exist, then probably it is not going to do that. In fact, there is no doubt it is not going to do that.

• 1510

Your members' challenge, if you want to unionize the new employees in their role and begin to work for better benefits and packages for them, is obviously something open to you. In eastern Canada, EPA is unionized, Air Atlantic is not. They can make the number of efforts—

Mr. Selby: Are you saying, sir, that we can rip the country apart in order to make it progress? Is this what you are saying?

Mr. Cochrane: No.

Mr. Selby: Or lower our standard of living in order to have some advantage in the future?

Mr. Cochrane: I would suggest to you that if we are going to continue to compete in the resource industries in this country,

[Translation]

M. Selby: L'information dont nous disposons montre le contraire. Nous constatons un nombre énorme d'ensembles salariaux à deux étages. Nous constatons que presque tous les transporteurs établis négocient des concessions. Mais parce que le seul endroit . . . En fait, c'est surtout en raison de leurs coûts inférieurs de main-d'oeuvre que les nouveaux arrivants ont pu faire concurrence dans ces marchés. Pour demeurer concurrentielles, les anciennes sociétés ont dû porter un assez dur coup aux salaires et aux avantages de leurs propres employés. Je crois, par exemple—les chiffres ne sont pas précis à un cent près—qu'avant la déréglementation le traitement d'un pilote syndiqué était de plus de 40,000\$ par année. Le traitement moyen d'un pilote non syndiqué est inférieur à 28,000\$ par année.

M. Cochrane: Voici un autre chiffre qui pourrait être intéressant. Le niveau des salaires dans l'industrie du camionnage aux États-Unis est plus élevé d'environ 40 p. 100 que le salaire moyen du secteur privé. Il y a donc encore une activité considérable dans cette industrie. Il y a encore manifestement des avantages-là en comparaison de certaines autres occasions dans le secteur privé, qui n'ont probablement jamais été ni réglementés ni déréglementés.

M. Selby: Oui, je vois où vous voulez en venir. Il me semble que nous confondons deux choses. Si vous créez une société de camionnage non syndiquée en payant des salaires très bas et si vous augmentez légèrement les salaires, vous obtiendrez un pourcentage qui paraît assez bon. Si par ailleurs vous mettez les travailleurs syndiqués à pied et si vous coupez leurs salaires, qui sont assez élevés, cela ne semble pas équilibrer l'équation.

Je dis qu'il y a de très bonnes raisons historiques pour réglementer l'industrie des transports. Je crois, comme nous l'avons dit, que la déréglementation aux États-Unis n'a rien réalisé d'autre si ce n'est que de transférer la richesse des travailleurs aux sociétés.

M. Cochrane: Je crois qu'en dernière analyse si vous espérez que la Loi nationale sur les transports, les projets de loi C-18 et C-19, protégeront les positions syndicales actuelles, il est peu probable que cela se produise. En fait, il n'y a aucun doute que cela ne se produira pas.

Le défi qui s'oppose à vos membres, si vous voulez syndiquer les nouveaux employés dans leur rôle et commencer à travailler à de meilleurs avantages et à de meilleurs salaires pour eux, est évidemment une possibilité qui vous est ouverte. Dans l'est du Canada, EPA est syndiquée, Air Atlantique ne l'est pas. Ils peuvent faire les efforts . . .

M. Selby: Êtes-vous en train de nous dire, monsieur, que nous pouvons faire éclater ce pays pour le faire avancer? Est-ce bien cela que vous dites?

M. Cochrane: Non.

M. Selby: Ou abaisser notre niveau de vie pour obtenir un avantage quelconque à l'avenir?

M. Cochrane: Selon moi, si nous devons continuer à faire concurrence dans le domaine des industries des ressources dans

[Texte]

we are going to have to put our goods on the market at a comparative price. If the major price indication we can get is transportation costs we can control or limit, and it is not—you know, there is no doubt labour costs are a major factor in that. If we cannot compete, we cannot employ people in our resource industries, and if that block of people are going to lose their jobs, then consequently it is going to follow through to your industry and our industry as well.

Mr. Selby: Is this panacea you are presenting here going to solve the problem?

Mr. Cochrane: I am not saying it is a panacea.

Mr. Selby: I think what we have here today, sir, is an ideology in lieu of policy. What we have is a free trade and deregulation answer to everybody's problem, and it is in fact all myth. If you are elected to do a job, then I think you should be doing that job instead of trying to break down the structure we have in this country and trying to somehow provide this never-never land that somehow is going to come through. I think it has absolutely no bloody substance to it.

If we look at what has happened in the U.S., it is a perfect example of what has happened to that nation there; and I think if in fact you can come out with some facts and figures on what it is going to produce, then perhaps somebody would believe you. However, that has not been the case.

Mr. Cochrane: We are obviously going to disagree on philosophy. The problem is that I look upon your brief and your presentation as a way to protect the goose that has been laying those golden eggs for years. What we are saying is that we have to look at a better way to get our goods to market so we can compete in a world that technologically is passing Canada's ability to compete. You know, they are growing weaker now in France than they are in Canada, if you can believe that.

Mr. Selby: Yes, okay. I will pose to you a problem that seems to contradict your example. Look at the case of Inco, which opened up nickel mines in Guatemala where the labour was cheaper and then started tailing off their Sudbury operations. Is there a point where the Inco workers in Canada are sacrificed for the Inco workers in Guatemala who are working at \$2.80 a day? I mean, some kind of national interest is obviously being trampled upon at that point in time, and yet I see nothing being done about runaway plants and runaway operations. The technological advantage you are talking about in going to South Korea is largely the advantage of cheap labour.

Mr. Cochrane: I do not think there is anything in our National Transportation Act or policy, now or before, that is going to stop Inco from going to where they can get obviously a cheaper work force. I cannot help that, and I am sorry about it, but if we cannot get our goods in Canada to compete with other countries and what they are putting out, then do you not

[Traduction]

son pays, nous devons mettre nos marchandises en marché à un prix comparatif. Si la principale indication que nous puissions obtenir quant au prix est la possibilité de contrôler ou de restreindre les coûts du transport, et il ne s'agit pas—you savez, il ne fait aucun doute que les coûts de main-d'oeuvre constituent un facteur majeur à cet égard. Si nous ne pouvons faire concurrence, nous ne pouvons employer des gens dans nos industries des ressources et ce groupe de personnes doivent perdre leurs emplois, alors il y aura des conséquences pour votre industrie et aussi pour la nôtre.

M. Selby: Est-ce que cette panacée que vous nous offrez va résoudre le problème?

M. Cochrane: Je ne dis pas qu'il s'agit d'une panacée.

M. Selby: Je crois qu'on nous présente aujourd'hui, monsieur, une idéologie au lieu d'une politique. On nous dit que le libre-échange et la déréglementation régleront tous les problèmes, alors qu'en fait il s'agit d'un mythe. Si vous avez été élus pour faire un travail, alors je crois que vous devriez faire ce travail au lieu d'essayer de détruire la structure que nous avons dans ce pays pour en arriver à cette espèce de terre promise où nous n'entrerons jamais. Je crois qu'il n'y a absolument aucune substance là-dedans.

Ce qui s'est produit aux États-Unis est un exemple parfait de ce qui est arrivé à ce pays; et je crois qu'en fait si vous pouviez produire des faits et des chiffres qu'en à ce qui va arriver, alors peut-être quelqu'un pourrait-il vous croire. Toutefois, cela ne s'est pas produit.

M. Cochrane: Nos philosophies sont manifestement opposées. Le problème, c'est que je considère votre mémoire et votre exposé comme une façon de protéger la poule aux oeufs d'or qui pond depuis de longues années. Nous disons qu'il nous faut trouver une meilleure façon d'amener nos marchandises jusqu'à nos débouchés pour pouvoir faire concurrence dans un monde qui dépasse, sur le plan technologique, la capacité de concurrence du Canada. Savez-vous, si incroyable que cela paraisse, qu'ils deviennent plus faible maintenant en France qu'au Canada.

M. Selby: Oui, d'accord. Laissez-moi vous poser un problème qui semble contredire votre exemple. Voyons le cas de l'Inco, qui a ouvert des mines de nickel au Guatemala où la main-d'oeuvre était moins chère puis a commencé à réduire graduellement son exploitation de Sudbury. En arrive-t-on à un point où les travailleurs de l'Inco du Canada sont sacrifiés aux travailleurs de l'Inco du Guatemala qui travaillent pour 2.80\$ par jour? Il est manifeste qu'on piétine un intérêt national en ce moment, et pourtant on ne fait rien à propos de la fuite des usines et des exploitations. L'avantage technologique dont vous parlez, à propos de la Corée du Sud est surtout l'avantage de la main-d'oeuvre à bon marché.

M. Cochrane: Je ne crois pas qu'aucun élément de la loi ou de la politique nationales en matière de transport, maintenant ou auparavant, puissent empêcher Inco d'aller où elle peut manifestement trouver une main-d'oeuvre moins chère. Je n'y peux rien et je le regrette; mais si nous ne pouvons en arriver à ce que nos marchandises canadiennes fassent concurrence aux autres pays et à ce qu'ils produisent, ne comprenez-vous pas

[Text]

see there is a chain reaction? If we cannot sell our products, we cannot employ our people to move them.

Mr. Selby: Even with free transportation, though, I do not think we are going to be able to compete with Sudbury nickel with the nickel from Guatemala.

Mr. Cochrane: We just cannot give up. We just cannot give up and say, the sky is falling, we cannot compete, shut her down.

Mr. Selby: Thank you, Mr. Chairman. I was not this convinced until I got here. Thank you.

The Chairman: Mr. Cochrane, that was an interesting exchange. Witnesses are here to have different points of view expressed in a very vigorous manner, in a nice manner, and in an even manner, and that is what was done.

I think that more or less takes care of you, Mr. Taylor, does it not?

Mr. Taylor: No.

The Chairman: Well, you have to be very quick then because we have Mr. Robichaud. I thought it was a very interesting exchange.

Mr. Taylor: I was very interested in the comments about keeping Canada together, one Canada, and building Canada as a nation. That is all fine; I agree with it 100%.

However, I wonder how you reconcile it with your recommendation for public convenience and necessity. Public convenience and necessity is not fair to truckers. A trucker in Alberta who wants to trade with Ontario has to get a permit in Alberta and then another in Saskatchewan. He has a hearing in Manitoba and then a hearing in Ontario, which costs \$5, \$10, \$15, \$10,000, sometimes \$20,000, depending on how many witnesses and on how many are opposing.

What you are saying is that we want to keep 10 separate states in Canada, instead of one Canada, where the people can go across and do their trading, as is suggested in this other item.

• 1515

I wonder if you could explain for me how you reconcile those two points and why you want to keep public convenience and necessity that stops our truckers from competing with the railway.

Mr. Selby: From the evidence I have seen, I never thought that the trucking industry was having a great problem competing with the railways. It seems to me that having read CN's brief, one of their complaints was that they had lost business to trucks.

Mr. Taylor: Well, sir, I think you should contact the Alberta Trucking Association. We cannot haul our beef from here to Ontario or Montreal. We have to take it down through the

[Translation]

qu'il y a une réaction en chaîne? Si nous ne pouvons vendre nos produits, nous ne pouvons employer nos gens pour les transporter.

M. Selby: Même si le transport était gratuit, toutefois, je ne crois pas que le nickel de Sudbury puisse faire concurrence au nickel du Guatemala.

M. Cochrane: Nous ne pouvons abandonner. Nous ne pouvons tout simplement abandonner, dire que le ciel nous tombe sur la tête, que nous ne pouvons faire concurrence et qu'il faut arrêter la machine.

M. Selby: Merci, monsieur le président. Ma conviction n'était pas aussi profonde avant aujourd'hui. Merci.

Le président: Monsieur Cochrane, c'était là un échange intéressant. Les témoins sont ici pour exprimer des points de vue différents, pour les exprimer avec beaucoup de vigueur, d'une façon polie et posée, et c'est ce qui s'est produit.

Je crois que cela répond plus ou moins à vos questions, monsieur Taylor, n'est-ce pas?

M. Taylor: Non.

Le président: Et bien, vous devrez vous dépêcher parce que M. Robichaud a demandé la parole. Cet échange m'a semblé très intéressant.

M. Taylor: J'ai été très intéressé par les remarques sur le maintien de l'unité canadienne et sur le développement de la nation canadienne. Tout cela est excellent, je suis d'accord à 100 p. 100.

Toutefois, je me demande comment vous conciliez cela avec votre recommandation portant sur la commodité et la nécessité publiques. La commodité et la nécessité publiques ne sont pas juste envers les camionneurs. Le camionneur de l'Alberta qui désire faire affaires en Ontario doit obtenir un permis en Alberta et un autre en Saskatchewan. Il doit avoir une audition au Manitoba, puis une autre en Ontario, ce qui coûte \$5, \$10, \$15, \$10,000\$ et parfois 20,000\$ selon le nombre de témoins et le nombre d'objections.

Vous dites que nous voulons conserver dix États distincts au Canada, au lieu d'un seul Canada où l'on peut faire affaires partout, comme nous le suggérons ici et dans d'autres cas.

Je me demande si vous pourriez m'expliquer comment vous concilier ces deux points et pourquoi vous voulez conserver la commodité et la nécessité publiques qui empêchent nos camionneurs de faire concurrence aux chemins de fer.

M. Selby: D'après les indications dont j'ai connaissance, je n'ai jamais cru que l'industrie du camionnage est un problème considérable de concurrence par rapport aux chemins de fer. D'après la lecture de son mémoire, il me semble que le CN se plaint notamment d'avoir perdu des affaires au profit des entreprises de camionnage.

M. Taylor: Eh bien, monsieur, je crois que vous devriez communiquer avec l'*Alberta Trucking Association*. Nous ne pouvons pas transporter notre boeuf d'ici en Ontario ou à

[Texte]

States because of this "convenience and necessity" and it is hurting our industry and it is hurting Canada. I do not want 10 separate states in this country, I want one nation.

Mr. Aiken: We would love that in labour law, as well. But I think if in fact that is the case—and we are talking about fairness to business—then let us talk about fairness to workers, which is what we are talking about here.

Mr. Taylor: We are talking about both of them.

Mr. Aiken: But we are not. We are in fact talking about fairness to business, but we are not talking about fairness to labour.

Mr. Taylor: Well, just a minute. When you stop a trucker from hauling from here to Montreal, you are putting a lot of people out of work. They do not do it with one man. They have their truck drivers. They have their loaders. There are a lot of people employed by truckers, and they are Canadians also.

Mr. Aiken: And nobody is trying to stop that.

Mr. Taylor: Well, necessity and convenience has stopped it. That is why we want to get it changed.

Mr. Aiken: If all of this deregulation is to ensure that there is freedom of movement across the country, then I think there is probably an easier way to do it than ripping our system apart. If you have a problem, then deal with the problem. Do not restructure our whole world in order to make it easier to try to solve that problem.

Mr. Taylor: This is stopping our truckers from competing! You do not want our truckers to haul goods to Montreal? You want them to take them down through the United States? Well, they cannot do it under this convenience and necessity. You better find out what convenience and necessity means to truckers before you reach a recommendation like that.

The Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Your recommendation is to reject Bills C-18 and C-19; that they be withdrawn altogether. I share your concerns for the jobs that will be lost and the upheaval in the industry and all that, but by adopting the position you have, thereby rejecting the whole thing . . . and we know, if we are practical enough to see what is happening right now, that this legislation will go ahead. The government has the—

Mr. Selby: In spite of the fact they have 22% popular support, they are going to proceed; right?

Mr. Robichaud: Well, they still will be proceeding. But is there not a way that we could find to protect more of the jobs? We are looking at regional development and we are trying to put clauses in there whereby there will give a certain degree of protection for regions. Could we do that with jobs or is it just impossible? I am just trying to look for a more positive way of

[Traduction]

Montréal. Il nous faut l'amener aux États-Unis en raison de la «commodité et nécessité», et cela cause un préjudice à notre industrie et au Canada. Je ne veux pas que ce pays soit composé de dix États différents, je veux une seule nation.

M. Aiken: Cela nous plairait beaucoup également dans le domaine du droit du travail. Mais je pense que si c'est en fait ce dont il s'agit—et si nous parlons de justice envers le monde des affaires—eh bien, abordons la question de la justice envers les travailleurs, qui est ce dont il s'agit ici.

M. Taylor: Il s'agit des deux.

M. Aiken: Au contraire. Nous parlons en fait de justice envers le monde des affaires, mais nous ne parlons pas de justice envers le monde syndical.

M. Taylor: Un instant. Quand vous empêchez un camionneur de transporter des marchandises d'ici à Montréal, vous faites perdre des emplois à beaucoup de gens. Il ne suffit pas d'un seul homme. Il faut des chauffeurs. Il faut des gens pour charger les camions. Les camionneurs emploient beaucoup de gens et ce sont aussi des Canadiens.

M. Aiken: Et personne ne voudrait mettre un terme à cela.

M. Taylor: Eh bien, la nécessité et la commodité y ont mis un terme. C'est pourquoi nous voulons un changement.

M. Aiken: Si l'objet de la déréglementation est d'assurer la liberté de mouvement dans tout le pays, je crois qu'il doit y avoir une meilleure manière d'y arriver que de détruire notre système. Si vous avez un problème, faites-y face. N'allez pas restructurer le monde entier pour faciliter la solution de ce problème.

M. Taylor: Ceci empêche nos camionneurs de faire concurrence. Vous ne voulez pas que nos camionneurs transportent des marchandises à Montréal? Vous voulez qu'ils les fassent passer par les États-Unis? Eh bien, ils ne peuvent le faire, en raison de la commodité et de la nécessité. Vous auriez intérêt à découvrir ce que signifient la commodité et la nécessité pour les camionneurs avant de formuler une recommandation comme celle-là.

Le président: Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Vous recommandez le retrait complet des projets de loi C-18 et C-19. Je partage vos préoccupations quant aux pertes d'emplois et aux bouleversements de l'industrie, et ainsi de suite, mais en adoptant cette position, vous rejetez l'ensemble . . . et nous savons, si nous avons l'esprit assez pratique pour voir ce qui se produit maintenant, que cette loi sera adoptée. Le gouvernement a . . .

M. Selby: Même si son appui populaire n'est que de 22 p. 100, le gouvernement va aller de l'avant; c'est bien cela?

M. Robichaud: Eh bien, il va aller de l'avant. Mais n'y aurait-il pas une façon de protéger un plus grand nombre d'emplois? Nous nous intéressons au développement régional et nous essayons d'inclure dans le projet de loi des clauses assurant une certaine protection pour les régions. Pourrions-nous faire cela dans le cas des emplois, ou est-ce tout simplement impossible? J'essaie de trouver une façon plus positive de

[Text]

trying to protect some workers and some jobs, because I know this is going to go right through.

Mr. Selby: I think we felt compelled to make the kind of recommendations we did simply so that the government understands there are many, many, many people across the country who are opposed to these bills and are opposed to deregulation and the whole program of deregulation.

I think we have to look further down the road than simply transportation. I think we are going to find deregulation in the communications industry and several other deregulation initiatives. We looked at it and we did not see how a little bit of piecemeal bandaid work was going to make this bill palatable to either the transportation workers or to the rest of our members.

I understand what you are trying to say and it would be very nice if that could be done but I am not certain with the overall thrust of the bill being what it is how you are going to be able to put a little bit of stop-gaps here and there and turn it into something that is sellable.

Mr. Robichaud: Well, you know what I was aiming for. You say stop-gap. We do not want to throw the whole system upside down. If we went by bits and pieces, it would certainly give the workers and everybody some time to readjust and maybe government would also have more time to assess the impact.

• 1520

Mr. Selby: What you are telling us is that, regardless of the outcome of these hearings, the chances are that this bill is going to go forward and be passed into law, but that it is possible to put in a couple of amendments here and there that might protect some workers' jobs.

Mr. Robichaud: I would hope that we could put in a few amendments. And I would say that the hearings are held for those purposes.

But as to the plan for this legislation, I would say that it will be going through, yes. This is why we are holding hearings, to get your ideas. If you say you are dead against it, I respect your view. But I would like to have something I could try to put into legislation that would protect workers. But if you say we cannot, I respect your view on that.

Merci, monsieur le président.

The Chairman: Well, Mr. Robichaud, you touched where we began. I think Mr. Selby's brief and his oral presentation were very clear and direct and presented in a very even manner. Whether members agree or disagree, it is a very definite point of view that members respect.

As Mr. Cochrane said, even the present transportation legislation does not have anything in it to protect jobs of workers. Nor is this a bill that protects workers' jobs.

[Translation]

protéger certains travailleurs et certains emplois, parce que je sais que ces projets de loi seront adoptés.

M. Selby: Je crois que nous nous sommes senti obligés de faire des recommandations de ce genre tout simplement pour que le gouvernement comprenne qu'il y a énormément de gens partout au pays qui s'opposent à ces projets de loi et qui s'opposent à la déréglementation et à l'ensemble du programme de déréglementation.

Je crois qu'il faut sortir du cadre des transports. Je crois qu'il y aura déréglementation dans l'industrie des communications et qu'il y aura aussi plusieurs autres mesures de déréglementation. Nous avons examiné le projet de loi et il ne nous semble pas que de simples retouches puissent le rendre acceptable ni aux travailleurs des transports, ni à nos autres membres.

Je comprends où vous voulez en venir, et il serait très bien que cela puisse se faire, mais compte tenu de l'orientation générale du projet de loi, je ne vois pas comment vous allez réussir à boucher des trous ici et là et à en faire quelque chose qui puisse se vendre.

M. Robichaud: Eh bien, vous savez où je voulais en venir. Vous dites que ce sont des bouche-trous. Nous ne voulons pas bouleverser tout le système. Si nous y allions progressivement, cela donnerait sûrement aux travailleurs et à tout le monde un peu de temps pour s'adapter et peut-être que le gouvernement aurait aussi plus de temps pour évaluer les répercussions.

M. Selby: Vous nous dites donc que, quelle que soit l'issue de ces auditions, il est vraisemblable que le projet de loi suivra son cours et sera adopté, mais qu'il est possible d'ajouter quelques modifications ici et là qui seraient susceptibles de protéger l'emploi de certains travailleurs.

M. Robichaud: J'espère que nous pourrions faire quelques modifications. Selon moi, c'est là l'objet de ces auditions.

Mais quant au plan de cette mesure législative, je dirais effectivement qu'elle sera adoptée. C'est pour cela que nous tenons des auditions, pour connaître vos idées. Si vous dites que vous y êtes complètement opposés, je respecte votre opinion. Mais j'aimerais disposer de quelque chose qui pourrait être transformé en mesures législatives susceptibles de protéger les travailleurs. Mais si vous dites que vous ne pouvez le faire, je respecte votre opinion à cet égard.

Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Eh bien, monsieur Robichaud, vous en êtes arrivé à notre point de départ. Je crois que le mémoire et l'exposé oral de M. Selby étaient très clairs et directs et présentés d'une façon très posée. Que les autres membres du Comité soient d'accord ou non, c'est un point de vue très précis qu'ils respectent.

Comme l'a dit M. Cochrane, même les lois actuelles sur les transports ne comportent aucun élément susceptible de protéger l'emploi des travailleurs. Le projet de loi qui nous

[Texte]

That is part of why we are here, Mr. Selby, and I think witnesses appreciate that. The bill has gone through the Parliament of Canada and has been voted upon at second reading and in principle. We are discussing the bills now. Some witnesses like one part of the bill but not another. They can come forward with some amendments. Your position is even clearer on that: the devil with the bill.

Mr. Selby: Hold a royal commission.

The Chairman: I forgot that. That was the Canadian Labour Congress' position last year when this standing committee heard the Labour Congress in Ottawa, and it most likely may be their position when we hear them in Ottawa later this month.

I want to thank you very much for coming.

We now call the next witness, Albertans Against Deregulation. Appearing on its behalf are Michael Johnson and Sheryl Wowk.

Mr. Michael J. Johnson (Executive Secretary, Albertans Against Deregulation): Aside from being ordinary Canadians and concerned Canadians, we represent a number of groups. It is a coalition consisting of Solidarity Alberta, church organizations, citizens groups, and concerned citizens in Alberta. I do not have a complete list with me right now.

I could have prepared the brief in more depth if I had received more timely advice of these hearings. But unfortunately, I only heard about them on Friday.

The Chairman: Well, you have been working hard since Friday, then.

Mr. Michael Johnson: I most definitely have.

Mr. Reid: He has a lot of assistance.

The Chairman: Let us continue. We are moving on and there has been a request by our friend, Mr. Benjamin, who is still with his mother, I presume, to have another witness on. I think the gentleman is here as an elected person. And I think any elected person, if he has a chance to make presentation, should be accorded every chance possible. That is going to only depend on our ability to build up a little saving in the timetable before we hear our last witness.

• 1525

Mr. Michael Johnson: Thank you, Mr. Chairman. I will try to be brief.

At the outset, we wish to make it perfectly clear to the committee that we are opposed to the this legislation and the simplistic approach taken by the government.

We have been brought to the point where this ill-conceived legislation is the topic of these hearings and only now are Canadians able to have input into the process even if it is on such short notice. The Parliamentary Secretary to the Minister

[Traduction]

intéresse ne sert pas non plus à protéger l'emploi des travailleurs.

C'est en partie pour cela que nous sommes ici, monsieur Selby, et je crois que les témoins apprécient ce fait. Le projet de loi a été déposé au Parlement du Canada et il a été adopté en seconde lecture et en principe. Nous discutons maintenant des projets de loi. Certains témoins aiment une partie du projet, mais s'opposent à une autre. Ils peuvent présenter certaines modifications. Votre position est cependant plus claire que cela: vous voulez envoyer le projet de loi au diable.

M. Selby: Créer une commission royale d'enquête.

Le président: J'oubliais cela. C'était la position du Congrès du travail du Canada l'an dernier quand il a témoigné devant notre comité permanent, et cela pourrait bien être sa position quand nous l'entendrons à Ottawa, plus tard, ce mois-ci.

Je désire vous remercier d'être venu.

Nous appelons maintenant le prochain témoin, *Albertans Against Deregulation*. Cette Association est représentée par Michael Johnson et Sheryl Wowk.

M. Michael J. Johnson (secrétaire exécutif, Albertans Against Deregulation): En plus d'être des Canadiens ordinaires et des citoyens intéressés, nous représentons plusieurs groupements. Il s'agit d'une coalition qui comprend *Solidarity Alberta*, des organismes religieux, des groupes de citoyens et des citoyens préoccupés de l'Alberta. Je n'ai pas sous la main la liste complète.

J'aurais pu approfondir le mémoire davantage si j'avais été avisé à temps de ces auditions. Malheureusement, je n'en ai entendu parler que vendredi.

Le président: Eh bien, vous avez travaillé beaucoup depuis vendredi, alors.

M. Michael Johnson: Certainement.

M. Reid: Il reçoit beaucoup d'aide.

Le président: Poursuivons. Nous avançons; M. Benjamin, qui est toujours, je suppose, auprès de sa mère, a demandé que nous entendions un autre témoin. Je crois que ce monsieur a été élu. Et je crois que comme tout élu, il devrait avoir toutes les chances possibles de faire un exposé. Pour cela, il faudra uniquement que nous puissions économiser un peu de temps avant d'entendre notre dernier témoin.

M. Michael Johnson: Merci, monsieur le président. Je tâcherai d'être bref.

Au départ, nous désirons bien préciser au Comité que nous nous opposons à ce projet de loi et à la démarche simpliste adoptée par le gouvernement.

Cette mesure législative mal conçue en est déjà rendue à faire l'objet de ces auditions et ce n'est que maintenant que les Canadiens peuvent avoir leur mot à dire, même si on leur donne très peu d'avis. Le secrétaire parlementaire du ministre

[Text]

of Transport assured me that he would inform me when these hearings were about to take place, but that never did happen.

It can safely be stated that one of Canada's cultural identities is the success and tragedy of the evolution of our railway systems. The railway system in Canada has evolved by adapting to the needs of the people and some sort of government action. The railways have been a tool utilized by governments for economic and regional development, and for political purposes. The geographic layout of Canada does not easily lend itself to the east-west transportation of goods, so the natural flow would be north to south, where the problems of getting around mountains and other geographic barriers would not be as great.

Given the fact that Canada is the second largest country in the world and is sparsely populated, it cannot be reasonably expected that Canadian transportation can compete with the United States of America, since their population is in excess of 250 million people. It only stands to reason that the American markets are larger and closer together than those in Canada. Along with other factors, this should be enough to understand what Canadian transportation policy must provide. The transportation system that is in place today in Canada has survived not because of some sort of historical sentiment, but because it reflects the social choice mixed with the economic reality.

The main benefit of deregulation will go to the dominant companies and new upstart companies which will expand by cut-throat pricing and slashed labour costs. While shipping costs on major routes and to major users will decrease, the costs and levels of service to those less travelled or smaller shippers will no doubt increase with a reduced level of service.

Deregulation will reduce the east-west pattern of transportation in this country and put an increasing amount of pressure on the north-south pattern of shipping. Most importantly, deregulation reduces the level of accountability of our economic decision-makers.

The American experience must be a lesson that we should all learn from. In the trucking industry, deregulation brought about chaos. The rate cutting that has taken place brought with it the loss of thousands of jobs. Less-profitable routes have been abandoned and the service has been reduced to an even lower level than before or service has been totally lost. What was intended to create more competition has now left only the largest corporations in a more dominant market position than ever.

In Canada we have experienced the merger of two of the nation's largest airlines with the purchase of Canadian Pacific by Pacific Western. This is the major airlines' way of letting us know what is in store for us in a totally deregulated environment. If all-out competition is what is required, the major airlines will purchase the competition and then sell off those pieces which are not so attractive.

[Translation]

des Transports m'a assuré qu'il m'aviserait de la date de ces auditions, mais cela ne s'est jamais produit.

On peut dire sans risque de se tromper qu'un des éléments de l'identité culturelle du Canada est la réussite et la tragédie de l'évolution de nos chemins de fer. Le réseau ferroviaire canadien a évalué en s'adaptant aux besoins de la population et à certaines mesures gouvernementales. Les chemins de fer ont servi d'outil aux gouvernements pour le développement économique et régional ainsi qu'à des fins politiques. La géographie du Canada ne se prête pas facilement au transport des marchandises d'est en ouest, de sorte que la circulation naturelle irait du nord au sud, car les montagnes et les autres barrières géographiques ne constitueraient pas un obstacle aussi considérable.

Etant donné que le Canada est par sa superficie le deuxième pays du monde et étant donné que sa population est clairsemée, on ne pourrait raisonnablement s'attendre à ce que les transports canadiens puissent faire concurrence à ceux des Etats-Unis d'Amérique, dont la population dépasse 250 millions d'habitants. Il tombe sous le sens que les marchés américains sont plus considérables et plus rapprochés que ceux du Canada. Ce facteur, ajouté à d'autres, devrait suffire à faire comprendre ce que la politique canadienne en matière de transport doit assurer. Le réseau de transport qui existe aujourd'hui au Canada a survécu non pas en raison d'une émotion historique, mais parce qu'il traduit le choix social mêlé à la réalité économique.

La déréglementation profitera surtout aux entreprises dominantes et aux nouvelles entreprises qui se développeront en coupant les prix et en réduisant les coûts de main-d'oeuvre. S'il est vrai qu'il y aura une baisse des coûts d'expédition pour les grands parcours et les grands utilisateurs, dans le cas des parcours moins fréquentés et des petits expéditeurs, les coûts augmenteront sans aucun doute tandis que diminuera le niveau du service.

La déréglementation réduira le transport est-ouest dans ce pays et accroîtra les pressions sur le transport nord-sud. Ce qui est encore plus important, la déréglementation réduit l'imputabilité de ceux qui prennent les décisions en matière économique.

L'expérience économique doit être une source d'enseignement pour nous tous. Dans l'industrie du camionnage, la déréglementation a entraîné le cahot. Les coupures de prix ont entraîné la perte de milliers d'emplois. Les parcours peu rentables ont été abandonnés et le service a été réduit à un niveau inférieur à ce qu'il était auparavant ou alors complètement éliminé. Cette mesure qui visait à stimuler la concurrence n'a abouti qu'à affermir la position des grandes sociétés dans le marché.

Au Canada, nous avons vécu le fusionnement de deux des plus grandes lignes aériennes du pays avec l'achat de CP par Pacific Western. C'est ainsi que les grandes lignes aériennes nous font savoir ce qui nous attend dans un environnement totalement déréglementé. S'il faut une concurrence acharnée, les grandes lignes aériennes achèteront leurs concurrents puis revendront les liaisons les moins intéressantes.

[Texte]

The Chairman: Mr. Johnson, are you reading your brief or paraphrasing it?

Mr. Michael Johnson: I have some highlights of the brief.

The Chairman: How long are you going to be?

Mr. Michael Johnson: Just a few more minutes.

The Chairman: Good, because we want to get into the questions. I think Mr. Belsher raised a very legitimate point. We had the Government of Alberta here this morning, but they were not against deregulation. Also, none of the shippers from Alberta who presented evidence this morning were against the bill. Some of them had some suggestions for changes and some were all for the bill. That is why your title, *Albertans Against Deregulation*, bothers the Chair. I know members want to ask some questions about your credentials. You may have an interesting brief, but your credentials for presenting . . . I hope we can get to the questions.

• 1530

Mr. Michael Johnson: With respect, Mr. Chairman, I am an Albertan; I am a Canadian and I am opposed to deregulation.

The Chairman: I think it is a pretty presumptuous title.

Mr. Cochrane: What business is it of this committee what an organization deems to call itself? They have indicated they are Albertans. It is not as if they are sneaking in Saskatchewanians or B.C.ers, or one of their organizations, so what—

The Chairman: There is nothing in the brief that says anything about who this group is, who they speak for, or where they got the input to come forth. You remember that Mr. Ouellet wanted to know why the Consumers Association of Canada, a fairly defined group, incorporated and with some credentials in Canada . . . People might not agree with everything they said, but he tore “living bejeepers strips” out of them for presenting their brief and asked if they had gone through the process of having little meetings with all the little local consumers groups.

Here we have Mr. Johnson, a very nice man, undoubtedly, but he is taking the time of the committee when the committee wants to hear as many witnesses as we can. Frankly, I think we can ask what authority they have. There is no basis for it at the moment.

Mr. Cochrane: Mr. Chairman, at the beginning of their testimony, in a broad way they indicated the groups that were part of their group. I think we should leave it at that and let them get on with presenting their brief and then go to questions.

[Traduction]

Le président: Monsieur Johnson, est-ce que vous lisez votre mémoire ou est-ce que vous le paraphrasez?

M. Michael Johnson: J'ai ici certains points saillants du mémoire.

Le président: Combien de temps vous faudra-t-il?

M. Michael Johnson: Seulement quelques minutes.

Le président: Tant mieux, car je voudrais en arriver aux questions. Je crois que M. Belsher a tout à fait raison de soulever ce point. Nous avons entendu le gouvernement de l'Alberta ce matin, mais ils n'étaient pas opposés à la déréglementation. Aucun des expéditeurs d'Alberta qui ont témoigné ce matin n'était contre le projet de loi. Certains d'entre eux avaient des modifications à proposer tandis que d'autres étaient totalement en faveur du projet de loi. C'est pourquoi votre titre de *Albertans Against Deregulation* préoccupe le président. Je sais que les membres vont vouloir vous poser des questions sur vos références. Votre mémoire est peut-être intéressant, mais quelles sont les raisons qui font que vous le présentez . . . J'espère que nous pourrons en arriver aux questions.

M. Michael Johnson: Avec tout le respect qui vous est dû, monsieur le président, je puis vous dire que je suis albertain, je suis canadien et je m'oppose à la déréglementation.

Le président: Je pense que c'est un titre un peu présomptueux.

M. Cochrane: Quelle importance cela peut-il avoir pour le Comité qu'une organisation s'appelle de telle ou telle manière? Ils ont dit qu'ils étaient albertains. Ce n'est pas comme s'ils essayaient de faire entrer subrepticement des gens de la Saskatchewan ou de la Colombie-Britannique ou d'une de leurs organisations, donc . . .

Le président: Rien dans le mémoire n'indique ce qu'est ce groupe, au nom de qui il prend la parole ou comment il a obtenu de se présenter. Vous vous souvenez que M. Ouellet voulait savoir pourquoi l'Association des consommateurs du Canada, qui est un groupe relativement bien défini, constitué en société et qui a des références au Canada . . . On n'est peut-être pas d'accord avec tout ce qu'ils ont dit, mais M. Ouellet leur a vraiment sonné les cloches pour avoir présenté leur mémoire et leur a demandé s'ils avaient pris la peine d'avoir des réunions avec tous les petits groupes locaux de consommateurs.

Nous avons maintenant M. Johnson, un homme charmant, à n'en pas douter, mais il prend sur notre temps qui est déjà compté, car le Comité aimerait pouvoir entendre le plus de témoins possible. Il me semble que nous pouvons leur demander quelle est leur responsabilité. Nous ne savons pas d'où elle vient pour l'instant.

M. Cochrane: Monsieur le président, au début du témoignage, ils ont indiqué de façon assez générale quels groupes faisaient partie de leur association. Je pense que nous devrions laisser les choses là où elles en sont et leur permettre de

[Text]

Mr. Michael Johnson: Mr. Chairman, if it would satisfy the Chair, at the first available opportunity I will prepare a list of those organizations and groups that we—

The Chairman: If we get to questions, I am sure the members will question too, so that is good.

Mr. Michael Johnson: Thank you, Mr. Chairman. With the Chair requiring me to be brief, I will attempt to accommodate.

With the proposed legislation, we will be on our way to some of the largest monopolies resulting in lower levels of competition and higher air fares on these light-density routes. These monopolies will service only the most lucrative markets. Those that are not as lucrative will be left to themselves to try to obtain whatever mode of transportation they can attract.

• 1535

In the rail industry, branch lines will be abandoned at an ever-increasing rate. Service on those lines that are not the most heavily utilized will be reduced. We are of the opinion that the basic criteria for railway service will be based purely upon economic viability.

In conclusion, safety regulations to protect the public interest must be addressed. The establishment of a National Transportation Agency is addressed, but nothing here provides for the safety or interest of Canadians as a whole.

A royal commission giving all parties concerned an equal opportunity to offer their views and concerns on what will be our future transportation policy is demanded by our group.

The Chairman: We will start with Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you very much. In reading through the witnesses' brief and the title, I want to try to find out if you are a very broad cross-section or a very narrow group. We have already had various representations today. If you have seen the list of the people who appeared before us, I think you would have to say that in today's hearings thus far, we have had quite broad support for the thrust of the two bills we are discussing.

Mr. Michael Johnson: There have been those who are for and against the bill. I happen to speak against the legislation as it stands now.

Mr. Belsher: But in some of your statements about the loss of jobs, the facts as far as we have been able to get together do not support them, when you compare what has happened in the United States.

With regard to the rail, the American system has been rationalized over the last several years. I just saw in today's paper where Conrail, the group of railways the government had to supply with money, is now being privatized again. They have returned to the point that they are now stabilized and able to go forward again. It gives security to the people and also service to the American public as well.

[Translation]

présenter leur mémoire pour pouvoir ensuite passer aux questions.

M. Michael Johnson: Monsieur le président, si cela vous agréé, je vous dresserai la liste de ces organisations et groupes, dès que j'en aurai la possibilité . . .

Le président: Si nous en arrivons aux questions, je suis sûr que les députés auront des choses à demander. Donc cela va ainsi.

M. Michael Johnson: Merci, monsieur le président. Etant donné qu'on m'a demandé d'être bref, je vais tâcher de l'être.

Avec la législation proposée, nous allons voir d'énormes monopoles apparaître du fait de la faible concurrence et des prix élevés des billets sur ces liaisons à faible densité. Ces monopoles desserviront seulement les marchés les plus lucratifs. Ceux qui le sont moins, seront laissés de côté et devront se trouver les moyens de transport qu'ils pourront.

Dans l'industrie ferroviaire, les lignes secondaires seront abandonnées de plus en plus rapidement. Le service sur ces lignes qui ne sont pas les plus utilisées sera réduit. Il nous semble que les critères fondamentaux pour le service ferroviaire vont s'appuyer uniquement sur la viabilité économique.

En conclusion, il faudra s'occuper de règlements de sécurité pour protéger l'intérêt du public. La création d'une Agence nationale des transports est à l'étude, mais rien n'est prévu pour la sécurité ou l'intérêt des Canadiens dans leur ensemble.

Notre groupe exige une Commission royale d'enquête donnant à toutes les parties concernées la possibilité de faire connaître leur opinion et leurs préoccupations concernant notre future politique des transports.

Le président: Nous allons commencer par M. Belsher.

M. Belsher: Merci beaucoup. J'ai lu le titre et le mémoire présenté par les témoins et je me demande s'il s'agit d'un groupe très large et très représentatif ou au contraire d'un groupe très étroit. Nous avons déjà eu plusieurs témoignages aujourd'hui. Si vous avez regardé la liste des gens qui ont comparus devant nous, je crois que jusqu'ici, la tendance générale est favorable aux deux projets de loi actuellement à l'étude.

M. Michael Johnson: Certains étaient pour, d'autres contre. Il se trouve que je suis contre ces textes de loi tels qu'ils sont actuellement libellés.

M. Belsher: Mais dans certaines de vos déclarations sur les pertes d'emplois, les faits que nous avons réussi à rassembler ne parlent pas dans ce sens, si l'on fait la comparaison avec ce qui s'est produit aux États-Unis.

Pour ce qui est de la question ferroviaire, le système américain a été rationalisé au cours des dernières années. Je viens de voir aujourd'hui dans le journal que *Conrail*, un groupe de chemins de fer que le gouvernement devait subventionner, est à nouveau en cours de privatisation. Leur situation s'est stabilisée et ils peuvent maintenant aller de l'avant. De ce

[Texte]

What we are talking about is jobs. When you bring up the topics here, we are as concerned about people's jobs as anyone else.

Mr. Michael Johnson: It is not apparent by the legislation, sir.

Mr. Belsher: This is what this—

Mr. Michael Johnson: The legislation does not state anywhere any concern for labour or the worker.

Mr. Belsher: A stable company is the best thing that can happen for its employees.

Mr. Michael Johnson: I agree with you.

Mr. Belsher: We are hearing from the shippers and employers that they think this is better for western Canadians. When we hear from them and they say this will be good for their companies and for their customers, it flies at variance with what you are advocating.

Mr. Michael Johnson: How would it benefit?

Mr. Belsher: I am just saying what they—

Mr. Michael Johnson: You are suggesting this will benefit somebody.

Mr. Belsher: You are saying *carte blanche* that it will not. Now, with regard to western—

• 1540

Mr. Michael Johnson: Conversely, you are saying that it will.

Mr. Belsher: I am just reiterating what other witnesses have placed before us on that. The Western Grain Stabilization Act, in concert with the acts that we have here, deals with branch-line abandonment and how it has to be handled. It also has provisions which state that if it is deemed that a line has to remain and cannot be dropped from the system, the federal government has to pick up the difference between what they are able to charge the users and the railway's costs of using that line.

With regard to creating the illusion that we are going to have wholesale line abandonment, the provisions are already there, so it just does not happen because someone says that they wish to cut the railway out.

Mr. Michael Johnson: You are suggesting that not all branch lines are dependent on the the Western Grain Stabilization Act.

Mr. Belsher: The majority of them are. I think there are only one or two that are not.

The Chairman: Mr. Belsher, I must say I am a little surprised at you. I thought you were going to try to find out what authority he had for the statements he has made. The

[Traduction]

fait le public américain est assuré d'une certaine sécurité et également d'un service.

Nous parlons donc des emplois. Ce sujet nous préoccupe autant que tout le monde.

M. Michael Johnson: Ce n'est pas évident à en croire le libellé des projets de loi, monsieur.

M. Belsher: C'est ce que . . .

M. Michael Johnson: Il n'est indiqué nulle part dans les textes législatifs qu'on se préoccupe de l'emploi et des travailleurs.

M. Belsher: Avoir une entreprise stable, c'est sans doute la meilleure chose qui puisse arriver à ces employés.

M. Michael Johnson: Là-dessus, je suis d'accord avec vous.

M. Belsher: On nous dit que les expéditeurs et les employeurs pensent que cela est mieux pour les Canadiens de l'Ouest. Lorsqu'ils viennent nous dire que cela va profiter à leurs entreprises et à leurs clients, cela ne correspond pas à ce que vous préconisez.

M. Michael Johnson: De quelle manière cela pourrait-il profiter?

M. Belsher: Je répète simplement ce qu'ils . . .

M. Michael Johnson: Vous laissez entendre que cela va profiter à quelqu'un.

M. Belsher: Vous dites de but en blanc que cela ne va pas être le cas. Maintenant, pour ce qui est de l'Ouest . . .

M. Michael Johnson: Inversement, vous dites que cela va être le cas.

M. Belsher: Je répète simplement ce que les autres témoins nous ont dit à ce sujet. La Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest, de même que les projets de loi que nous avons ici, traitent de l'abandon des lignes secondaires et de la manière de procéder. Ces textes comportent des dispositions selon lesquelles, si on juge qu'une ligne doit être maintenue et ne peut pas être retirée du système, le gouvernement fédéral doit payer la différence entre ce que l'on peut demander aux usagers et ce qu'il en coûte à la compagnie ferroviaire pour l'utilisation de cette ligne.

Pour ce qui est de donner l'illusion que nous allons abandonner globalement des lignes, les dispositions existent déjà; cela ne se fait donc pas parce quelqu'un estime qu'il faut supprimer la voie ferrée.

M. Michael Johnson: Vous laissez entendre que toutes les lignes secondaires ne dépendent pas de la Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest.

M. Belsher: C'est le cas de la plupart d'entre elles. Je crois qu'il n'y en a qu'une ou deux qui n'en dépendent pas.

Le président: Monsieur Belsher, je dois dire que vous me surprenez un peu. Je croyais que vous alliez essayer de savoir quelles responsabilités et quel mandat ces personnes avaient

[Text]

witness is described as a presenter, but I do not know if this is a presenter of a paper that is legal and democratic. Is this person qualified and has he any background in transportation? Is he a locally elected official of a union? There are people waiting to give evidence who are important, and I think that determines how much time we have for this witness.

Is this a group of many things? Have they had meetings to prepare the paper? Who cares what they say about rail-line abandonment if they have no credentials to say it? I am being very frank, but who cares if what they say is a personal point of view.

Mr. Michael Johnson: I am a Canadian and these are public hearings!

The Chairman: I am just being deliberately provocative here.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, what right have you to tell any member of this committee what his question should be?

The Chairman: I can certainly suggest a line of questioning, although he does not have to agree with me. You do not agree with me all the time.

Mr. Michael Johnson: I certainly appreciate the neutrality of the Chair.

The Chairman: I am certainly neutral, but I am trying to find out what justifies you to say what you are saying, other than personal opinion.

Mr. Michael Johnson: I did not come here to debate my credentials.

The Chairman: Who are you and what do you do in life?

Mr. Michael Johnson: What I do in life has no bearing on these hearings.

The Chairman: That will help me determine how much time I am going to waste or spend on your brief.

Mr. Michael Johnson: Well, if you think these hearings are a waste of time, then perhaps we are all wasting our time.

Mrs. Sheryl Wowk (Albertans Against Deregulation): Mr. Nowlan, the coalition is made up of several groups, as Mr. Johnson has stated. Some of the people are also workers and members of unions. I am a member of the Canadian Auto Workers, working out of the airline industry.

The Chairman: Fine, that gives me some support to listen and spend time on the brief.

Mrs. Wowk: We do not want to have whatever kind of contest you want to call it.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I heard the witness say to us that they were a varied group with different backgrounds. They were going to give us a list of who they represented and I

[Translation]

pour faire leurs déclarations. Le témoin est décrit comme un présentateur, mais je ne sais pas s'il s'agit du présentateur d'un document qui est légal et démocratique. Cette personne est-elle qualifiée et a-t-elle une expérience quelconque des transports? S'agit-il d'un responsable syndical élu localement? Il y a des gens qui attendent pour offrir leur témoignage qui sont importants, c'est ce qui détermine le temps que nous avons à consacrer à ce témoin.

De quoi se compose ce groupe? A-t-il eu des rencontres pour préparer ce document? Qu'importe ce qu'ils vont dire sur l'abandon des lignes ferroviaires s'ils n'ont aucune référence? Je tiens à être très franc, mais quelle importance leurs dires peuvent-ils avoir si ce qu'ils expriment est leur opinion personnelle.

M. Michael Johnson: Je suis citoyen canadien et il me semble que ce sont des auditions publiques!

Le président: C'est à dessein que je suis un peu provocant.

M. Belsher: Monsieur le président, de quel droit pouvez-vous de dire à un membre du Comité quelle question il doit poser?

Le président: Je peux certainement proposer une orientation pour les questions, mais personne n'est obligé d'en passer par là. Vous n'êtes pas toujours d'accord avec moi.

M. Michael Johnson: J'apprécie infiniment l'impartialité du président.

Le président: Je suis certainement impartial, mais j'essaie de savoir ce qui justifie ce que vous dites, outre le fait qu'il s'agisse de votre opinion personnelle.

M. Michael Johnson: Je ne suis pas venu ici pour discuter de mes références.

Le président: Qui êtes-vous et que faites-vous dans la vie?

M. Michael Johnson: Ce que je fais dans la vie n'a aucune importance pour l'audition en cours.

Le président: Cela va me permettre de décider combien de temps je vais perdre ou consacrer à votre mémoire.

M. Michael Johnson: Eh bien, si vous pensez que ces auditions sont une perte de temps, nous sommes sans doute tous en train de perdre notre temps.

Mme Sheryl Wowk (Albertans Against Deregulation): Monsieur Nowlan, notre Association est constituée de plusieurs groupes, comme l'a indiqué M. Johnson. Certains des participants sont également des travailleurs et des membres de syndicats. Personnellement, je suis membre des Travailleurs de l'automobile du Canada, et je travaille dans l'aéronautique.

Le président: Très bien, cela m'encourage à écouter votre exposé et à y consacrer du temps.

Mme Wowk: Nous ne voulons pas de contestation d'aucune sorte.

M. Belsher: Monsieur le président, j'avais entendu le témoin nous dire qu'il représentait un groupe varié provenant de différents horizons. Il a accepté de vous fournir une liste des

[Texte]

was leaving it at that because I did not feel there was any point in pursuing it at this point in time.

Mrs. Wowk: I might make the comment that we are not against profits or competition, but we do not want them at the expense of the workers or the safety of the travelling public. Safety and the workers are two of our particular concerns.

Mr. Clifford: In terms of safety, one of the concerns we have had is that in a situation where there is no economic stability, whether we are talking about rail road or air, and where cost cutting occurs, there will be some jeopardy for the users of the system because of corner cutting. Do you have any examples that you can give the committee in terms of experiences in Alberta where that has occurred, even under the existing system?

Mr. Michael Johnson: If I understand you correctly, you are looking at instances where the level of safety has decreased or things in place have been cut back because of high levels of competition.

• 1545

Mr. Clifford: I do not think the rationale behind why the reduction is taking place is in question. For example, in the railway industry, the inspection level of rolling stock has decreased. On the CN lines, an "Airbreak Testing Manual 8913-B" is in place. You are provided with what is called Schedule A, a piece of paper saying these cars have been tested. If the identification of that train does not change, there is no further inspection of the entire train, except for the cars at either end. The 100 cars in the middle require no further close inspection if the identification of the train does not change.

In practice, a train could go along on one of the branch lines which depended on grain and, at every elevator along that line, set out all these cars which were on its train originally—every car—and pick up all new cars—perhaps loaded cars—on the way back. No inspection would be required for these cars. Before the new airbrake testing method was in place, these cars would have to be inspected.

Carmen do not have to inspect these cars if this piece of paper, which says they were inspected at one time, is in place. In essence, you could leave a terminal with an engine and a caboose and pick up a whole train along the line. You have a piece of paper that says the brakes on that caboose worked and that train—

An hon. member: [*Inaudible—Editor*]

Mr. Clifford: Yes, but that is a different discussion, a highly debated topic. That is apparent here.

Mrs. Wowk: I gather you are looking for specific recommendations and amendments to assist you. You are saying that you do not want to hear generalities, you want specifics.

[Traduction]

groupes qu'il représente et j'ai donc considéré qu'il n'y avait plus rien à dire là-dessus pour l'instant.

Mme Wowk: Si je puis me permettre, je dirais que nous ne sommes pas contre les bénéfices ou la concurrence, mais nous ne voulons pas que cela se fasse au dépens des travailleurs ou de la sécurité des passagers. La sécurité et les travailleurs sont deux de nos principales préoccupations.

M. Clifford: Pour ce qui est de la sécurité, nous nous inquiétons du fait que dans une situation d'instabilité économique, que l'on parle du rail, de la route ou de l'air, et de réduction des coûts, cela présente des dangers pour les usagers du système. Pouvez-vous donner des exemples au Comité de situations de ce genre qui se seraient produites en Alberta, même avec le système actuel?

M. Michael Johnson: Si j'ai bien compris, vous aimeriez avoir des exemples de situations où la sécurité a souffert et où les choses en place ont été réduites du fait de la très forte concurrence.

M. Clifford: Je ne crois pas que se soit les raisons qui justifient la réduction qui soit en cause. Par exemple, dans le secteur ferroviaire, il y a moins d'inspections du matériel roulant. Sur les lignes du CN, se sont les recommandations du manuel de vérification des freins à air comprimés 8913-B qui sont respectées. On vous donne ce que l'on appelle une annexe A, c'est-à-dire un papier qui vous indique que ces wagons ont été vérifiés. Si l'identification du train ne change pas, il n'y a pas d'autre inspection de l'ensemble du train, sauf pour les wagons des deux extrémités. Les 100 wagons du milieu n'ont pas besoin d'être inspectés davantage si l'identification du train ne change pas.

En pratique, un train pourrait circuler sur une ligne secondaire utilisée pour le transport du grain et, à chaque silo, le long de cette ligne, laisser les wagons qui constituaient ce train à l'origine et en prendre d'autres—déjà chargés—en revenant. Il n'y aurait aucune obligation d'inspection pour ces wagons. Avant que cette nouvelle méthode de vérification des freins à air comprimé soit mise en place, ces wagons auraient été inspectés.

Si on a le papier indiquant que ces wagons ont été inspectés une fois, il n'est pas besoin de les réinspecter. On peut donc quitter un terminus avec une locomotive et un fourgon de queue et accrocher un train en cours de route. Il suffit d'un papier indiquant que les freins du wagon de queue fonctionnent et que le train . . .

Une voix: [*Inaudible—Éditeur*]

M. Clifford: C'est une autre question, c'est un sujet dont on parle beaucoup. La chose est évidente dans ce cas.

Mme Wowk: J'imagine que vous cherchez à obtenir des recommandations précises et des amendements pour vous guider. Vous dites que vous ne voulez pas entendre de généralités, mais des choses bien précises.

[Text]

Mr. Clifford: I was deliberately a little extreme because this is a unique brief. Most witnesses come and give us some background about who they are and who they represent. It helps the committee to assess what they have to say. I should have said it in a nice way. It is St. Patrick's Day. I may have gone a little too far. I admit that. That is all I was getting at. There are other witnesses behind you.

We have been on the road for two days and we are going to be on the road for many more days. You have to assess different witnesses. Their background and credentials help the committee in assessing . . . This brief is very different. There is not a thing about your background . . . I was trying to get that in a deliberately provocative way—

Mrs. Wowk: Assess me, because I am going to follow you for the next couple of days.

The Chairman: You are right. But some witnesses, quite properly . . . You heard the Alberta Federation of Labour and they do not . . . it is quite understandable. I have been reprimanded. If you do not have amendments because you are totally against the bill, that is fine. It is a point of view. Members may respect the point of view, but they may not agree with it. Some will agree; some will not. That is the point. You do not have to have the amendments, but I was trying to get your background for saying the things you said.

You had the brief. We have the brief. Obviously, with CN-CP and other witnesses, you spend a lot of time examining. A lot of the unions fight property to examine them. I am uneasy because I do not know how much time we should spend with you. I do not know your credentials to say what you are saying.

Mr. Michael Johnson: With respect, Mr. Chairman, I stated that this brief was put together rather hurriedly. I have met with the Minister of Transport and he is aware of our credentials and who we are. I realize I have made that omission. I have offered to correct it. As a Canadian, I believe I have an equal opportunity in the input into these hearings—

The Chairman: You do, but there are many more Canadians who want to try to present a brief here.

Mr. Michael Johnson: I can appreciate that, sir.

The Chairman: We have not the time to accommodate them all. Therefore, you have to give us—

Mrs. Wowk: Why not?

The Chairman: There has not been time.

Mr. Michael Johnson: If you realize there are people who wish to present their views to this committee, rather than rush forward without the input of those and not hear Canadians as a whole . . . I suggest you are rushing into this head first. As Mr. Benjamin has stated, you have the cart before the horse.

[Translation]

M. Clifford: J'ai exagéré à dessein parce que ce mémoire est unique en son genre. La plupart des témoins qui arrivent se présentent et disent qui ils représentent. Cela permet au Comité d'évaluer ce qu'ils ont à dire. J'aurais dû le dire de façon plus agréable. C'est la Saint-Patrick. Peut-être suis-je allé un peu trop loin, je l'avoue. Voilà ce que je voulais dire. Il y a d'autres témoins derrière vous.

Voilà deux jours que nous voyageons et nous allons devoir continuer pendant de nombreux jours encore. Vous devez évaluer les différents témoins. Leur identité et leur référence aident le Comité à évaluer . . . Ce mémoire est très différent. Vous n'avez rien dit pour vous identifier . . . J'essayais de l'obtenir de façon un peu provocante . . .

Mme Wowk: J'espère que vous allez m'évaluer car je vais vous suivre pendant les prochains jours.

Le président: Vous avez raison. Mais certains témoins, à juste titre . . . Vous avez entendu la *Alberta Federation of Labour* et ils n'ont pas . . . cela se comprend. On m'a réprimandé. Si vous n'avez pas d'amendement à proposer parce que vous êtes entièrement contre le projet de loi, c'est bien ainsi. C'est une opinion. Les députés peuvent respecter votre point de vue, mais ils ne sont pas nécessairement d'accords avec vous. Certains seront d'accords, d'autres non. C'est ainsi, vous n'êtes pas obligés de proposer des modifications, mais j'essayais de savoir de quel contexte vous veniez pour dire ce que vous nous disiez.

Vous aviez le mémoire, nous l'avons aussi. Il est évident que nous passons beaucoup de temps à étudier les mémoires présentés par le CN, le CP et les autres témoins. De nombreux syndicats cherchent à les obtenir pour pouvoir les étudier. Je suis un peu mal à l'aise parce que je ne sais pas combien de temps nous devrions vous consacrer. Je ne sais pas quels sont vos droits de dire ce que vous dites.

M. Michael Johnson: Avec tout le respect qui vous est dû, monsieur le président, je vous ai indiqué que ce mémoire avait été préparé un peu à la hâte. J'ai rencontré le ministre des Transports qui sait quelles sont nos références et qui nous sommes. Je me rends compte ce que j'ai oublié de vous dire et j'ai proposé de rectifier cela. À titre de Canadien, je pense avoir le droit de participer à ces auditions . . .

Le président: Certainement, mais il y a beaucoup d'autres Canadiens qui veulent essayer aussi de présenter un mémoire.

M. Michael Johnson: Je le comprends bien, monsieur.

Le président: Nous n'avons pas le temps d'entendre tout le monde. Il vous faut donc nous donner . . .

Mme Wowk: Pourquoi pas?

Le président: Nous n'avons pas le temps.

M. Michael Johnson: Si vous constatez qu'il y a des gens qui veulent faire valoir leur opinion auprès du Comité, au lieu de poursuivre votre route sans les avoir entendus et sans entendre les Canadiens dans leur ensemble . . . Il me semble que vous foncez la tête la première. Comme l'a dit M. Benjamin, vous mettez la charrue avant les boeufs.

[Texte]

• 1550

Mrs. Wowk: I would suggest that you take the time when you are taking your leisurely charter flight to Regina tonight, to read our submission.

Mr. Angus: One of the things that has been said to the committee is that we are already in a deregulated environment in terms of air. I know in my part of the country, as part of the Winnipeg-Thunder Bay-Sault Ste. Marie-Sudbury-Ottawa leg, there has been some chaos. As airlines are bought up there are competition changes and you never know from one day to the next whether the plane you flew on yesterday is going to fly at the same time or fly at all tomorrow.

What has been the experience in Alberta in terms of services on the air side? Has there been some chaos? Has there been a reduction in service to larger or smaller centres, a changeover from one airline to another, those kind of things? Can you give us, from your point of view, what has happened?

Mrs. Wowk: I think your committee could just look at trying to get into Regina tomorrow or tonight. You had to charter because there is not that kind of service. More routes are going to smaller carriers. They are not organized, and I think we speak on behalf of all workers. I wish all the workers were organized, mind you.

For example, you have Time Air which is not an organized carrier. It pays just above minimum wage. They do not have frequent service to areas like Lethbridge or Medicine Hat. It is tough to get anywhere other than by PW airbus between Calgary and Edmonton. It is tough to get into Saskatchewan, and there are cut-backs in the routes that we have out of Alberta.

Mr. Angus: Has all that occurred since Lloyd Axworthy handed down his policy directive?

Mrs. Wowk: That is when it all started. I believe the companies' positions seem to be, let us get lean and mean; let us keep the major routes and the smaller routes will be taken up by the little airlines that are just starting up.

Mr. Angus: Has there been a reduction in fares throughout all of Alberta?

Mrs. Wowk: That is a good question. There have been reductions in fares, but the lower the fare the more restrictive. I think it is a temporary thing. There are certain fares that are lower and then the next thing you know the airlines have requested increases in the fares. So I think it is like walking into a store where there is a false leader. You come in, it sounds great, but then we tell you all the rules and regulations, the buts and whatnot. So in effect there are some lower fares, but then there are a lot higher fares and they are going up.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

Mme Wowk: Je vous demande de prendre le temps de lire notre mémoire pendant vous vous envolerez tranquillement vers Regina ce soir.

M. Angus: On a dit, entre autres choses, au Comité que, pour ce qui est du transport aérien, nous sommes déjà dans un contexte de déréglementation. Je sais que, dans ma région qui appartient au secteur Winnipeg—Thunder Bay—Sault Ste Marie—Sudbury—Ottawa, on ne sait trop où on en est. A mesure que les compagnies aériennes changent de main, la concurrence évolue et on ne sait jamais d'un jour à l'autre si l'avion qu'on a pris la veille va partir le lendemain à la même heure ou non.

Que s'est-il passé en Alberta pour ce qui est des services aériens? La situation est-elle chaotique? A-t-on réduit le service pour les gros centres ou les centres plus petits, y a-t-il eu des changements d'une compagnie aérienne à l'autre, et cetera? Pouvez-vous nous donner votre avis sur ce qui s'est produit?

Mme Wowk: Je crois que votre Comité pourra étudier la question en essayant d'aller à Regina demain ou ce soir. Vous avez dû nolisier un avion parce qu'il n'y a pas de service. Un plus grand nombre de liaisons vont aux plus petits transporteurs qui ne sont pas syndiqués et il nous faut parler au nom de tous les travailleurs. Je souhaite cependant que tous les travailleurs soient syndiqués.

Par exemple, prenons *Time Air* qui n'est pas un transporteur syndiqué. Il paie à peine plus que le salaire minimum. Il n'assure pas un service régulier pour des régions comme Lethbridge ou *Medicine Hat*. Il est difficile de se rendre où que ce soit sinon par l'aérobis PW entre Calgary et Edmonton. Il est difficile d'aller en Saskatchewan et on supprime des itinéraires au départ de l'Alberta.

M. Angus: Est-ce que c'est ainsi depuis que Lloyd Axworthy a remis ses directives politiques?

Mme Wowk: C'est à ce moment-là que tout a commencé. Il me semble que les compagnies un peu importantes ont décidé d'être terre-à-terre et de ne garder que les itinéraires importants en laissant les itinéraires moins fréquentés aux plus petites compagnies qui démarrent.

M. Angus: Le prix des billets a-t-il diminué dans tout l'Alberta?

Mme Wowk: Voilà une bonne question. Le prix des billets a baissé mais plus le prix est bas, plus il y a de restrictions. Je pense que c'est une situation temporaire. Certains prix sont moins élevés puis on entend dire que les compagnies aériennes ont demandé à augmenter le prix des billets. On ne sait trop où l'on va. Lorsqu'on arrive, tout semble bien, puis on vous donne les règlements, les restrictions et tout cela. Donc, il y a bien quelques prix inférieurs, mais il y a beaucoup de prix plus élevés qui continuent à grimper.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Clifford.

M. Clifford: Merci, monsieur le président.

[Text]

All that noise about who you represented, I was kind of hoping you represent the quiet majority of Canadians, because it seems to me there are an awful lot of those people out here in Alberta. We have heard from many of your company people today about the thousands of Albertans who are not able to work because with their product they cannot compete. They cannot bring it to the marketplace. Today's marketplace is a world marketplace, not a Canada-only marketplace.

We have heard about the captive shippers here in Alberta; that 78% of your companies are captive to CN and 55% to CP. They have no form of competition.

You have said in your brief that competition is okay because it creates efficiency in the transportation industry. We happen to agree that it does. We happen to agree that maybe it is going to give some work to the thousands of Albertans who do not have any work. Do you ever talk with those people?

Mr. Michael Johnson: Sir, if I may, I disagree that this legislation will create any level of competition. What I go on to state in the brief is that it will create monopolies, as has happened in the United States.

• 1555

Mrs. Wowk: I am speaking from a union viewpoint because I am a union person and I am proud of it, but there are jobs being lost in organized labour. The smaller companies or these employers who are competing are going into business at much lower wages with fewer benefits, so you are just moving one group of people to another location at a loss of wages and benefits. If I do not have money, I cannot afford to do anything.

Mr. Clifford: I think the companies we have heard from here in Alberta are rather massive—1,600 employees. I would not call them little companies, but they have to get their product to market and transportation is one of the biggest costs. In fact, it even costs more than the raw materials do. They have to get it there and if there is only one way to do that, I would say competition does not live in Alberta. I was brought up to believe that competition was a real part of Alberta tradition.

Mrs. Wowk: We have all kinds of traditions here that are about to break.

Mr. Michael Johnson: Thank goodness some of them are.

Mrs. Wowk: It is going to change, believe me.

Mr. Clifford: I thought a railroad man like yourself would know that these shippers are on your line and they have no other alternative. I thought it would be in your best interest, as well as in the best interest of the workers of those companies, to have an opportunity to compete in the world markets.

[Translation]

Pour ce qui est de savoir qui vous représentez, j'espérais un peu que vous représentiez la majorité silencieuse des Canadiens, parce qu'il me semble qu'il y a beaucoup de gens comme cela en Alberta. De nombreux représentants d'entreprises m'ont parlé de milliers d'Albertains qui ne peuvent pas travailler parce que leur produit n'est plus compétitif. Ils ne peuvent pas le mettre sur le marché. A l'heure actuelle, le marché est mondial et non pas uniquement canadien.

Nous avons entendu parler des expéditeurs liés ici en Alberta; 78 p. 100 de vos entreprises sont liées au CN et 55 p. 100 au CP. Il n'existe aucune forme de concurrence.

Vous dites dans votre mémoire que la concurrence est une bonne chose parce qu'elle oblige l'industrie des transports à être efficace. Nous sommes d'accord là-dessus. Nous sommes d'accord parce que nous pensons que cela pourrait donner du travail à des milliers d'Albertains qui n'en ont pas. Avez-vous déjà parlé à ces gens?

Mr. Michael Johnson: Si je puis me permettre, je dois dire que je ne pense pas que ces projets de loi créent une forme quelconque de concurrence. Je dis plus loin dans mon mémoire que cette législation va créer des monopoles, comme cela a été le cas aux États-Unis.

Mme Wowk: Mon opinion est celle du syndicat parce que je suis syndiquée, et je suis d'ailleurs fière de l'être, mais parmi les employés syndiqués, on perd des emplois. Les plus petites compagnies ou les employeurs qui cherchent à se faire une place proposent des salaires bien inférieurs et moins d'avantages sociaux, ce qui fait que l'on transplante un groupe de personnes d'un endroit à un autre pour un salaire et des avantages moindres. Lorsqu'on n'a pas d'argent, on ne peut pas se permettre de faire quoi que ce soit.

Mr. Clifford: Il me semble que les entreprises albertaines dont on a entendu parler sont assez importantes—1,600 employés. Pour moi, ce ne sont pas des petites entreprises, mais il faut qu'elles amènent leur produit sur le marché et le transport est l'une des opérations les plus coûteuses. En fait, il coûte plus cher que les matières premières. Elles doivent donc en passer par là et s'il n'y a qu'un moyen de le faire, il me semble qu'il n'y a guère de concurrence en Alberta. J'ai toujours entendu dire que la concurrence était une tradition bien albertaine.

Mme Wowk: Il y a toutes sortes de traditions ici qui sont en train de se perdre.

Mr. Michael Johnson: Pour certaines c'est tant mieux.

Mme Wowk: Les choses vont changer, vous pouvez me croire.

Mr. Clifford: J'aurais imaginé qu'un agent des chemins de fer comme vous savait que ces expéditeurs se trouvaient sur votre ligne et qu'ils n'ont pas d'autres solutions possibles. J'aurais imaginé qu'il y allait de votre intérêt, aussi bien que de celui des travailleurs de ces entreprises, que l'on puisse faire face à la concurrence sur les marchés mondiaux.

[*Texte*]

Mr. Michael Johnson: There is nothing in the legislation to suggest that it is going to make it more competitive.

The Chairman: Have you read the bill?

Mr. Michael Johnson: Yes, I have.

Mr. Clifford: What about competitive line rates?

Mr. Michael Johnson: That is a nice term.

The Chairman: The railways are petrified of it because they think there is going to be too much competition. How can you say that there are no competitive features in this bill? That bothers me, but I guess I have expressed this before.

Well, answer this question. With regard to competitive line rates and confidential contracts, how can you ask the committee to seriously consider your brief when you answer Mr. Clifford and say there are no competitive features in this bill? That is why the railways are turning pale.

Ms Parmenter: Is this a public hearing to hear what people have to say, or are you just saying—

The Chairman: You have had your say, Miss "Parameter". You can parameter out the door and let the witnesses have their own say. I am the chairman of this committee and we do not have interjections from the gallery, with respect. You yourself—

Ms Parmenter: It is not with respect.

An hon. member: Is this typical Tory arrogance?

The Chairman: Let us get the focus on this thing and show the real reality around the world. We are holding a meeting and just because some things are said that you may not agree with, is no sign to get involved when you leave the witness table. We are the members of the committee. I would challenge you to come back to the table and say the same thing Mr. Johnson has said, that there are no competitive features to this bill.

Mr. Aiken: Mr. Nowlan, may I ask you what competition there is right now in airline industry? Do you travel Time Air, PWA or CP? Where is the competition there between them and Air Canada?

The Chairman: Who is this guy?

Mr. Aiken: You want to talk about competition. What you are talking about are nothing but monopolies. This is nothing but a damn farce!

The Chairman: Well, I am glad you are—

Mr. Aiken: You did not even have the guts to campaign on the goddamn issue.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: Mr. Aiken, I am glad you presented your brief before, because if you were at the table you would not be saying too much more like that. Let us go back to these people here.

[*Traduction*]

M. Michael Johnson: Rien dans les textes législatifs n'indique que la concurrence sera plus grande.

Le président: Avez-vous lu le projet de loi?

M. Michael Johnson: Oui.

M. Clifford: Que dites-vous des tarifs concurrentiels?

M. Michael Johnson: C'est une belle expression.

Le président: Les responsables des chemins de fer sont horrifiés à cette idée parce qu'ils croient qu'il va y avoir trop de concurrence. Comment pouvez-vous dire que le projet de loi ne comporte rien concernant la concurrence? C'est ce qui me préoccupe, mais j'imagine que je vous l'ai déjà dit.

Répondez donc à la question. Pour ce qui est des tarifs concurrentiels et des contrats confidentiels, comment pouvez-vous demander au Comité d'étudier sérieusement votre mémoire lorsque vous répondez à M. Clifford que le projet de loi ne comporte rien au sujet de la concurrence? C'est pour cela que les responsables des chemins de fer pâlisent.

Mme Parmenter: S'agit-il d'une audition publique où l'on écoute ce que les gens ont à dire ou est-ce que vous dites simplement...

Le président: Vous avez eu votre tour, mademoiselle «Parameter». Vous pouvez aller fixer vos paramètres de l'autre côté de la porte et laisser parler les témoins. Je suis le président du Comité et, avec tout le respect qui vous est dû, on n'accepte pas les remarques de l'auditoire. Vous-même...

Mme Parmenter: Laissons de côté le respect.

Une voix: Est-ce là un exemple d'arrogance conservatrice?

Le président: Disons les choses telles qu'elles sont. Nous tenons une audition et ce n'est pas parce que vous n'êtes pas d'accord avec ce qu'un témoin exprime que vous devez reprendre part au débat une fois que vous avez quitté la table des témoins. Nous sommes les membres du Comité et je vous conseille de revenir à la table pour dire la même chose que M. Johnson, à savoir que le projet de loi ne contient rien concernant la concurrence.

M. Aiken: Monsieur Nowlan, puis-je vous demander quel genre de concurrence existe actuellement dans l'industrie aéronautique? Avez-vous voyagé par *Time Air*, PWA ou CP? Quelle concurrence y a-t-il entre ces compagnies et Air Canada?

Le président: Qui est ce monsieur?

M. Aiken: Vous voulez parler de concurrence. Ce dont vous parlez, ce ne sont que des monopoles. Tout cela n'est qu'une sinistre farce!

Le président: Eh bien, je suis heureux que vous...

M. Aiken: Vous n'avez même pas eu le cran de faire campagne sur cette foutue question.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Monsieur Aiken, je suis heureux que vous ayez présenté votre mémoire plus tôt, car si vous étiez maintenant autour de la table, je ne vous laisserais guère l'occasion de continuer à parler de la sorte. Revenons à nos témoins.

[Text]

Mr. Aiken: [*Inaudible—Editor*]**The Chairman:** You are entitled to your opinion, and that is it. Order, please.

Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Je veux d'abord vous remercier d'avoir pris le temps de préparer un mémoire et de venir nous rencontrer.

• 1600

Je ne suis pas entièrement d'accord avec vous à tous les points de vue, mais je suis d'accord avec vous pour dire qu'il devrait y avoir, dans ce projet de loi, des articles donnant préséance au développement régional plutôt qu'à la viabilité dans le domaine du transport, comme vous le dites à la page 18 de votre mémoire. Au cours des derniers jours, plusieurs témoins nous ont dit qu'il fallait faire fi du développement régional et n'attacher aucune importance aux régions éloignées comme celles du Nord.

Je vous dis merci et vous souhaite un bon après-midi.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Thank you, Mr. Johnson and Mrs. Wowk.

We will call the next witness now, Novacor Chemicals Ltd.

Mr. Roly Frakes (Senior Vice-President, Novacor Chemicals Ltd.): Thank you. I am responsible for the market-facing businesses for Novacor, a wholly owned subsidiary of Nova, a 100% Canadian-owned company.

We apologize. Usually we try to get these briefs in ahead of time, but since this is a bit of a second round on this bill we are a little bit late. Let me briefly summarize our position for you.

We ship about 700,000 tonnes a year surface; about 550,000 to 600,000 is from western Canada and of that about 90% is rail. The rest is in the east. We ship to the United States and Canada. Some of the Canadian shipments are destined for offshore.

We are technologically and physically captive to railroads. The nature of our product requires us to deal with railroads on about a 90% basis and both our eastern location in Moore Township in Ontario and our Joffre location in Lacombe County in Alberta are captive to the Canadian National Railways. We are almost the classic example of a captive shipper which distributes to a large geographically dispersed market.

We support this legislation very vigorously. We believe it is only fair, since we operate in an uncontrolled, wholly competitive market, that our transportation suppliers should operate in the same market.

[Translation]

M. Aiken: [*Inaudible—Éditeur*]**Le président:** Chacun est libre de son opinion. À l'ordre, s'il-vous-plaît.

Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you.

I would first of all like to thank you for preparing the brief and for coming here to meet us.

I do not agree with every point you made, but I agree with you when you say that there should be included in this bill provisions giving precedence to regional development rather than to economic viability in the transportation industry, as you said in your brief, page 18. These last days, many witnesses told us that we should take into account regional development and that we should not give any importance to remote areas such as the northern one.

I thank you and I bid you good day.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Merci, monsieur Johnson et madame Wowk.

Nous appelons maintenant le témoin suivant, *Novacor Chemicals Ltd.*

M. Roly Frakes (premier vice-président, Novacor Chemicals Ltd.): Merci. Je suis chargé des questions de commercialisation de Novacor, qui est une filiale appartenant entièrement à Nova, entreprise à cent p. cent canadienne.

Nous vous demandons pardon. Nous essayons d'habitude de vous faire parvenir nos mémoires à l'avance, mais étant donné qu'il s'agit là de la deuxième série de discussions du projet de loi, nous sommes un peu en retard. Je vais donc vous résumer brièvement notre position.

Nous envoyons environ 700,000 tonnes de marchandises par année par voie de surface. Environ 550 à 600,000 partent de l'Ouest du Canada, et sur ce total, 90 p. 100 environ sont expédiées par rail. Le reste se situe dans l'Est. Nous envoyons aux États-Unis et au Canada. Certains des convois expédiés au Canada sont destinés aux pays d'outre-mer.

Nous sommes techniquement et matériellement liés aux chemins de fer. La nature de notre produit exige que nous traitions avec les chemins de fer dans environ 90 p. 100 des cas et notre établissement de l'Est, dans le canton de Moore, en Ontario, aussi bien que celui de Joffre dans le comté de Lacombe, en Alberta, sont liés aux chemins de fer nationaux du Canada. Nous constituons un exemple type d'expéditeur captif, qui envoie ses produits vers un marché géographiquement très dispersé.

Nous sommes très sincèrement en faveur de cette législation. Nous pensons qu'elle est juste, étant donné que nos opérations se situent sur un marché incontrôlé, entièrement concurrentiel, que nos transporteurs aient à travailler sur un marché équivalent.

[Texte]

We have a lot of confidence in the Canadian railroads. We think they are competitive. All our analysis says they are pretty good and are good enough to be competitive with United States' lines. We recognize they are hampered somewhat by the fact that they are common carriers. We would encourage you to give them as much freedom to manage their affairs as possible so that they can remain competitive.

We have a good example of what happens when you give competitive rates. At one time we were the owner-operators of a polyvinyl-chloride plant in Fort Saskatchewan. We got competitive access to that and in our brief we describe the result. There was a significant improvement in service and a big reduction in cost. I sometimes think that everybody looks at rates.

• 1605

We also have examples of things other than rates: car turnarounds, more efficient routings to customers, and a strong market need for dual access. Many customers are very uncomfortable if they are captive to one line or one form of transportation only.

We support particularly the competitive access attributes of this bill and would not like to see them watered down at all. We would like to see the extension of the interswitching limits, the terminal running rights and the CLRs, all three enacted pretty much as they are written.

I forgot to make one thing clear to you. These freight numbers I gave you are in addition to those of our affiliate, Alberta Gas Chemicals Ltd., which appeared before you this morning.

I do not really think I have much to say, except I would like to make one personal observation. Sitting through the hearings this afternoon, I saw a correlation I find strange. There seems to be a correlation in some of the briefs about safety declining with competitiveness. I have been 35 years in this industry and our experience has almost been entirely the reverse. The better your safety record, the higher your productivity. Poor safety is a cost. I found this a strange attitude.

With this, Mr. Chairman, I would like to accept questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Frakes, for the overview. We have your brief, which is fairly substantive. I know the committee will enjoy reading it when they have more time. Our staff will dissect it.

I have three questioners, Mr. Taylor, Mr. Angus and Mr. Robichaud.

[Traduction]

Nous avons une grande confiance dans les chemins de fer canadiens. Nous pensons qu'ils sont concurrentiels. Selon toutes nos analyses, leurs services sont assez bons et soutiennent la concurrence avec les chemins de fer des États-Unis. Nous savons qu'ils sont un peu gênés par le fait qu'ils sont des transporteurs habituels. Nous vous encourageons à leur donner autant de liberté qu'il faudra pour qu'ils puissent gérer leurs affaires, tout en restant concurrentiels.

Nous avons un bon exemple de ce qui se passe lorsque vous donnez des tarifs concurrentiels. Nous avons été propriétaires exploitants d'un établissement qui fabriquait du chlorure de polyvinyle à Fort Saskatchewan. Nous avons eu un accès concurrentiel à ce marché et nous en faisons la description dans notre mémoire. Cela a entraîné une amélioration importante du service et une grosse diminution des coûts. J'ai parfois l'impression que tout le monde ne fait que regarder les tarifs.

Nous avons aussi des exemples d'autres choses que des tarifs: les temps de rotation de wagons, des itinéraires mieux conçus pour les clients et un besoin très net sur le marché de double accès. De nombreux clients n'aiment pas trop se sentir liés à une seule compagnie ferroviaire ou à une seule forme de transport.

Nous sommes tout particulièrement en faveur des dispositions du projet de loi concernant l'accès concurrentiel et nous n'aimerions pas qu'elles soient atténuées. Nous aimerions voir le prolongement des limites d'aiguillage, les droits de fonctionnement des terminus et les CLR; nous aimerions que ces trois dispositions soient appliquées telles qu'elles sont libellées.

J'ai oublié de vous préciser quelque chose. Les chiffres de fret que je vous ai donnés sont en plus de ceux de notre filiale, l'*Alberta Gas Chemicals Ltd.*, qui est comparue devant vous ce matin.

Je ne pense pas avoir grand-chose d'autre à dire, si ce n'est que j'aimerais faire une remarque personnelle. En écoutant les témoignages de cet après-midi, il m'a semblé voir une correspondance curieuse. On semble faire le lien dans certains mémoires entre la diminution de la sécurité et la concurrence. Voilà 35 ans que je travaille dans ce secteur et selon notre expérience, c'est l'inverse qui se produit. Plus vos résultats relatifs à la sécurité sont bons, plus grande est votre productivité. Une mauvaise sécurité coûte cher. Je trouve que c'est une curieuse attitude.

Je suis maintenant prêt, monsieur le président, à répondre aux questions.

Le président: Merci, monsieur Frakes, de votre résumé. Nous avons votre mémoire, qui est bien documenté. Je sais que les membres du Comité se feront un plaisir de le lire lorsqu'ils auront plus de temps. Notre personnel va en tout cas l'étudier de très près.

J'ai trois noms sur ma liste: M. Taylor, M. Angus et M. Robichaud.

[Text]

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman. I would like to say welcome to the committee, too. I have been to your plant at Joffre a number of times. If I am not mistaken, you ship considerable amounts of your product by pipeline. Is this right?

Mr. Frakes: No, this is just the ethylene product. The tonnages I used, Mr. Taylor, were just the solid products. The solids and the liquid by-products are in the ethylene operation. You are right; the primary product of the ethylene units moves by pipeline to Fort Saskatchewan, and then through the cogent system to the east.

Mr. Taylor: But for all the solids, you are captive to CNR.

Mr. Frakes: Yes. The solids and the by-product liquids, which are significant.

Mr. Taylor: Yes. Do you ship anything by truck?

Mr. Frakes: Through the western location, just to local Alberta markets. We have been trying to develop some intermodal things for the B.C. market and we are working closely with the CN. We think this might be an efficient way. But it is largely rail; well over 90%.

Mr. Taylor: Did you tell us where your markets were, or did I miss it?

Mr. Frakes: From the Joffre location, since this is an Alberta issue primarily with us, about 70% of our market is in the U.S., about 20% in Canada and about 10% offshore, which goes out by rail to Vancouver in containers generally, then deepwater.

Mr. Taylor: Since you are now captive to one railway, would this help you to increase your market, increase your product and increase the number of workers?

Mr. Frakes: Yes. We think we could reduce our costs. We have a very specific example in the brief of a particular California destination. Dave, you might explain to them exactly what that means. It is a more efficient routing, really.

Mr. David Freeman (Transport Manager, Novacor Chemicals): The routing as a service by CN causes some problems of having effectively one route only into the Los Angeles area. Obtaining competitive access would allow us to use either CN or CP with several gateways for connection with the U.S. carriers for furtherance down into L.A. This would improve service significantly. It is of prime importance to us because we are 50% farther away from the customer than our U.S. competition is, or the U.S. Gulf. Service is a major perspective there. The competitive aspects would assist on rates, too.

[Translation]

M. Taylor: Merci, monsieur le président. J'aimerais aussi vous souhaiter la bienvenue au Comité. J'ai visité votre établissement de Joffre un certain nombre de fois, et si je ne m'abuse, vous expédiez des quantités assez importantes de produit par pipeline. Est-ce exact?

M. Frakes: Non, c'est uniquement pour les dérivés de l'éthylène. Les tonnages que je vous ai indiqués, monsieur Taylor, concernaient uniquement les produits solides. Les solides et les dérivés liquides viennent des unités de production de l'éthylène. Vous avez raison; le premier produit des unités de production de l'éthylène arrive par pipeline à Fort Saskatchewan, puis s'en va par le système voulu vers l'Est.

M. Taylor: Mais pour les produits solides, vous êtes liés au CNR?

M. Frakes: Oui. Les solides et les dérivés liquides, ce qui représente une bonne partie des marchandises.

M. Taylor: Oui. Expédiez-vous des produits par camion?

M. Frakes: Au départ de notre établissement de l'Ouest, simplement à destination des marchés locaux de l'Alberta. Nous avons essayé de mettre au point des systèmes intermodaux pour le marché de la Colombie-Britannique et nous travaillons en étroite collaboration avec le CN. Nous semblons que ce pourrait être un moyen efficace de transport. Mais pour la majorité, ce sont les chemins de fer; plus de 90 p. 100.

M. Taylor: Nous avez-vous dit où se situaient vos marchés ou ai-je manqué ce passage?

M. Frakes: Pour l'établissement de Joffre, étant donné que nous nous intéressons surtout aux aspects albertains, environ 70 p. 100 du marché est situé aux États-Unis, environ 20 p. 100 au Canada et 10 p. 100 dans des pays d'outre-mer. Pour ces dernières destinations, les produits sont expédiés à Vancouver en conteneurs généralement, puis ils sont chargés sur des bateaux.

M. Taylor: Étant donné que vous êtes maintenant liés à une seule compagnie de chemin de fer, est-ce que cela vous permettrait d'augmenter votre marché, d'augmenter votre production et d'augmenter le nombre de vos employés?

M. Frakes: Oui. Nous pensons que nous pourrions réduire nos coûts. Nous avons dans notre mémoire un exemple précis d'expédition vers la Californie. Dave, peut-être pouvez-vous leur expliquer exactement ce que cela veut dire. C'est vraiment un itinéraire beaucoup mieux conçu.

M. David Freeman (directeur des Transports, Novacor Chemicals): Les services du CN nous causent quelques problèmes, car nous ne disposons que d'un itinéraire en réalité à destination de la région de Los Angeles. S'il y avait concurrence, on pourrait faire appel soit au CN soit au CP en choisissant entre plusieurs correspondances possibles avec des transporteurs américains jusqu'à Los Angeles. Cela améliorerait le service de façon importante. C'est très important pour nous, car nous sommes à 50 p. 100 plus loin de nos clients que nos concurrents américains ou que la compagnie Gulf américaine. Le service de transport est donc un aspect important. La concurrence se ferait sentir sur les tarifs également.

[Texte]

Mr. Frakes: Yes. You also reduce your car costs. If you can get better service, your turnover is higher.

Mr. Taylor: Yes. Thank you very much. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I take it that you own your own fleet.

Mr. Frakes: It is leased.

• 1610

Mr. Angus: Can you give us an idea as to what the saving is on a per tonne basis or a per car basis to lease as opposed to using existing CN equipment, or is it not such much a question of cost but a question of the uniqueness of the cars?

Mr. Frakes: There are really two factors. One, the cars have to be to a certain standard. They require a certain interior coding, certain types of unloading facilities for customers, so we really have to control the cars directly. When we did the lease-buy analysis—which we do and we buy cars occasionally; we just leased 250 more for our Canadian service, as a matter of fact, because our output has increased—we do a lease-buy analysis every time and most of the time, leasing is much more effective.

Mr. Angus: Any idea of the magnitude? Are we talking about \$10 a tonne overall or ... ?

Mr. Frakes: I think it is more like \$25, is it not, Dave; lease over buy?

Mr. Freeman: The Canadian railways do not have a great amount of this type of equipment. They have some, but just not sufficient for our needs.

Mr. Frakes: We probably have more than CP and CN together have in Canada. We have 1,250 in western service alone.

Mr. Angus: Okay. One of the areas that some members of the committee have been concerned about has been diversion of Canadian-destined traffic or offshore-destined traffic into the U.S., and I see from your exhibit C that really, the bulk of your product goes directly to the States, but that 9% of the polyethylene goes west, 14% goes east and 20% of the AGEC by-products go east as well, plus 10% out of Sania.

Would you object to having a for-export-only clause in the bill that basically would say even if you can get a better deal by shipping it through the States, you would have to use the Canadian east-west system to move it to Canadian destinations?

Mr. Frakes: I think we always kind of object in principle to a regulation, Mr. Angus, but I think in the real world, we would not find any significant cost difference and I think our objection would be more on principle than practical economics.

[Traduction]

M. Frakes: Oui. On réduit aussi le coût pour chaque wagon. Si on arrive à obtenir un meilleur service, la rotation est plus élevée.

M. Taylor: Oui. Merci beaucoup. Merci.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, j'imagine que vous êtes propriétaires de votre propre flotte.

M. Frakes: Nous la louons.

M. Angus: Pouvez-vous nous donner une idée des économies qui pourraient être réalisées par tonne ou par wagon en louant le matériel au lieu d'utiliser le matériel existant du CN, à moins que ce ne soit une question pas tellement de coût mais plutôt de particularité des wagons?

M. Frakes: Il y a en fait deux facteurs. Le premier, c'est que les wagons doivent respecter certaines normes. Il y a un système interne de codage, il y a certains moyens de déchargement pour les clients, il nous faut donc avoir un contrôle direct sur les wagons. Lorsque nous avons étudié la question de l'achat ou de la location... il nous arrive d'acheter des wagons à l'occasion; nous avons simplement loué 250 wagons de plus pour notre service canadien, en fait, parce que notre production a augmenté... nous faisons donc une analyse comparative de l'achat et de la location chaque fois et, la plupart du temps, la location s'avère beaucoup plus intéressante.

M. Angus: Avez-vous un ordre d'idées? Parlons-nous de 10\$ la tonne en gros ou ... ?

M. Frakes: Je crois que ce serait plutôt de l'ordre de 25\$, n'est-ce pas, Dave; de la location par rapport à l'achat?

M. Freeman: Les chemins de fer canadiens ne possèdent pas une quantité énorme de ce genre de matériel. Ils en ont, mais cela ne suffit pas pour répondre à nos besoins.

M. Frakes: Nous en possédons sans doute davantage que le CP et le CN réunis au Canada. Nous en avons 1,250 pour le service de l'Ouest uniquement.

M. Angus: D'accord. Ce qui préoccupe notamment les membres du Comité, c'est que l'on détourne le trafic à destination du Canada et des pays d'outre-mer vers les États-Unis, et je vois, d'après votre document C, que l'essentiel de vos produits s'en va directement aux États-Unis, mais que 9 p. 100 du polyéthylène vont vers l'Ouest, 14 p. 100 vers l'Est et 20 p. 100 des dérivés de l'AGEC s'en vont également vers l'Est, plus 10 p. 100 en provenance de Sania.

Auriez-vous des objections à ce que le projet de loi contienne une disposition concernant uniquement l'exportation, selon laquelle vous devriez, même si vous pouvez obtenir un meilleur prix en passant par les États-Unis, utiliser le système est-ouest canadien pour vous rendre à vos destinations canadiennes?

M. Frakes: Je crois que, par principe, nous nous opposons toujours aux règlements, monsieur Angus, mais je pense que, dans la réalité, il n'y aurait pas de grosse différence de prix et je crois que nos objections seraient davantage des objections de principe que d'économie. Nous avons constaté que les tarifs

[Text]

We find the Canadian rates to eastern Canada reasonably competitive on a mileage basis.

Mr. Angus: And it goes rail all the way?

Mr. Frakes: Yes.

Mr. Angus: Just one final observation. Your wrap-up comments about safety and competition, but a recent article in *The Globe and Mail* would suggest that the situation is slightly different from you indicated. According to this *Globe and Mail* article, in Alberta's petroleum industry in November and December of 1986, in a rush by oil companies to get new holes dug in order to qualify for an 1986 government subsidy, this article suggested nine people died because of that rush.

That obviously is in some ways a form of government-imposed competition because of the time factor but clearly, I think it is safe to say that regardless of the good intentions of whomever, situations do occur where people are injured and lives are lost because of economics. Would you agree with me on this?

Mr. Frakes: Of course, we are well aware of the article. Do not believe that we could accept all the analysis in it and since we do not operate in the patch, we find that safety is largely a matter of training and attitude. I think I could also say that perhaps the problem was the downturn in the industry; if we had been more competitive and been able to keep the industry at a better level, perhaps this would not have happened.

Certainly there can be poor safety performance in any industry. I do not know that a sudden change is very helpful in safety performance in any case, no matter what the cause of the sudden change.

• 1615

Mr. Angus: But that was a different kind of economic pressure on those companies. I may have led to an unsafe situation, and that is part of the concern we have had on the trucking and on the air side.

Mr. Frakes: We are not really competent to comment on the oil patch because I do not know how these people work. We would be very disturbed if the enactment of this bill reduced the safety standards of the legislation. The chemical industry, rightly or wrongly, has a very bad public image from the point of view of the Mississauga incident. We do not think we can afford to reduce safety requirements. This is heavily keyed to our success. So it is hard for me to relate to an industry that does not feel that way, frankly.

Mr. Angus: Besides, you would not like the insurance premiums you would have to pay.

Mr. Frakes: No.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Robichaud.

[Translation]

canadiens à destination de l'est du Canada sont assez concurrentiels pour ce qui est du coût par mille.

M. Angus: Et le transport se fait entièrement par rail?

M. Frakes: Oui.

M. Angus: Une dernière observation. Vous avez, pour finir, fait quelques remarques sur la sécurité et la concurrence, mais si je me fie à un récent article de *The Globe and Mail*, il semblerait que la situation soit légèrement différente. Selon cet article, dans l'industrie du pétrole albertaine, en novembre et décembre 1986, les compagnies pétrolières étaient si pressées de forer de nouveaux puits pour avoir droit à une subvention du gouvernement pour 1986 que plusieurs personnes sont mortes du fait de cette précipitation.

Il s'agit là d'une certaine forme de concurrence imposée par le gouvernement à cause du délai, mais, franchement, je pense qu'il est sage de dire que, sans tenir compte des bonnes intentions de Pierre ou Paul, il arrive que des gens soient blessés ou meurent pour des raisons d'économie. Êtes-vous d'accord avec moi là-dessus?

M. Frakes: Bien sûr, nous connaissons cet article. Mais ne croyez pas que nous puissions accepter la totalité de cette analyse, et étant donné que nous n'exploitons pas dans ce secteur, il nous semble que la sécurité est en grande partie une question de formation et d'attitude. Je pense qu'il faut peut-être dire aussi que l'un des problèmes était le fléchissement de l'industrie; si nous avions été plus concurrentiels et si nous avions réussi à garder l'industrie à un meilleur niveau, sans doute cela ne serait pas arrivé.

La sécurité peut certainement laisser à désirer dans n'importe quelle industrie. À ma connaissance, aucun changement brutal n'a jamais aidé la sécurité, quelle que soit la cause du changement brutal.

M. Angus: Mais c'est une pression économique d'un autre ordre qui s'exerçait sur ces sociétés. Cela a peut-être entraîné une baisse des normes de sécurité, ce qui s'inscrit justement dans les préoccupations que nous nourrissons en ce qui concerne le camionnage et le transport aérien.

M. Frakes: En ce qui concerne les exploitants de champs pétroliers, nous ne sommes pas vraiment en mesure de commenter, parce que nous ne savons pas comment ces entreprises fonctionnent. Nous serions fort troublés si l'adoption de ce projet de loi entraînait une baisse des normes de sécurité. L'industrie chimique a acquis, à tort ou à raison, une très mauvaise réputation aux yeux du public, en raison de l'incident qui s'est produit à Mississauga. Nous ne pouvons pas nous permettre, à notre avis, de réduire les exigences en ce qui concerne la sécurité. Cela est étroitement lié à notre réussite. C'est pourquoi il est difficile pour moi, honnêtement, de comprendre une industrie qui ne partage pas cette vue.

M. Angus: D'ailleurs, vous ne seriez pas très content des primes d'assurance qui vous seraient alors imposées.

M. Frakes: Non.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Robichaud.

[Texte]

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

We have heard through testimony that the competitive access provisions in this bill might be detrimental to the railways. You say that you support these provisions. Have you made any assessment of the impact of those provisions on the railways, or are you supporting that just from the point of view of a shipper? If the railway is to be of any service to you, it must remain viable, and it must be safe. Have you taken a close look at that?

Mr. Frakes: Yes, we have. We do not see examples in many parts of the world where a competitive rate does not cover the full cost of the rate. You can always get a short-term thing where somebody buys business away. But in general, they must cover their costs on the rates. Otherwise, it does not make any sense for either party.

Our assessment is that owing to the competition they are facing, which is really only two railroads in Canada, they will be quite likely to be covering their full cost. What we are really hoping is that the legislation forces them to control their costs. We do not expect our industry to force the railroads to operate below cost or anything like that. We think they can do this.

Mr. Robichaud: Thank you.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Mr. Frakes, I to thank you. Your brief is pretty clear, and that takes care of a lot of questions, obviously.

Our next witness is Mr. Léo Piquette, MLA for Athabaska-Lac La Biche.

We may be creating a bad precedent here; some of the members seem to think so. But when the next witness, the official last witness, comes through the door, then we have to wind up.

• 1620

Mr. Léo Piquette MLA (Athabaska-Lac Biche, Alberta): Thank you very much. I am the transportation critic for the New Democrats. I came here today to listen and to learn from the various groups making presentations for and against the whole issue of deregulation. My written submission will follow because the printed form is still not completed. I thought I would have it ready. It will be sent to your committee as soon as possible.

I think we have to go back to the history of western Canada when we are making a presentation about what we are talking about today. We have to conclude that without a national regulated transportation system in western Canada, development of the west probably would not have occurred. With its small population base, it would have been uneconomical for railways, roads and airline networks to be developed.

[Traduction]

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Divers témoins ont affirmé que les dispositions relatives à l'accès concurrentiel que renferme ce projet de loi risquent d'être préjudiciables aux sociétés ferroviaires. Vous avez dit appuyer ces dispositions. Avez-vous évalué leurs répercussions sur les sociétés ferroviaires, ou est-ce que vous les appuyez simplement parce que vous êtes du côté des expéditeurs? Une société ferroviaire ne peut vous être utile si elle n'est pas rentable, si elle n'est pas sûre. Avez-vous fait un examen attentif de la question?

M. Frakes: Oui. Nous n'avons pas vu d'exemple dans beaucoup de régions du globe où un tarif concurrentiel n'englobe pas le coût intégral de ce tarif. Il est toujours possible d'obtenir des dispositions à court terme quand une personne achète le service de toute façon. Mais, en général, les tarifs doivent servir à absorber les coûts. Autrement, cela n'a aucun sens ni pour l'une ni pour l'autre des parties.

Or, nous en avons conclu que, compte tenu de la concurrence existante, qui ne se joue en fait qu'entre deux sociétés ferroviaires au Canada, il sera tout à fait possible de récupérer le coût intégral. Ce que nous espérons en fait, c'est que la loi les force à limiter leurs frais. Nous ne nous attendons pas à ce que notre industrie oblige les sociétés ferroviaires à exploiter à perte, par exemple. Nous croyons que cela leur est tout à fait possible.

M. Robichaud: Merci.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Monsieur Frakes, je vous remercie. Votre exposé était clair et a évidemment répondu à plusieurs questions.

Notre témoin suivant est M. Léo Piquette, député provincial d'Athabaska-Lac La Biche.

Nous créons peut-être un mauvais précédent dans ce cas; c'est du moins ce que pensent certains membres. Mais lorsque notre prochain témoin, le dernier témoin officiel, franchira le seuil, il nous faudra récapituler.

M. Léo Piquette, député provincial (Athabaska-Lac Biche, Alberta): Merci beaucoup. Je suis le critique des Transports pour le Nouveau Parti Démocratique. Je suis venu ici écouter les exposés des divers groupes pour et contre la déréglementation et en tirer mon parti. Je vous ferai parvenir plus tard mon mémoire, dont le texte n'est pas encore achevé. Je croyais qu'il serait prêt. Je vous le ferai parvenir aussitôt que possible.

Pour faire un exposé sur le sujet à l'étude aujourd'hui, je pense qu'il faut remonter dans l'histoire de l'Ouest du Canada. Force nous est de conclure que, sans un réseau de transport national réglementé dans l'Ouest, la mise en valeur de cette région du pays ne se serait probablement jamais réalisée. Compte tenu de la faible population, il n'aurait pas été rentable de mettre en place des réseaux ferroviaires, routiers et aériens.

[Text]

Over the years inequities in the transportation industry have developed in western Canada, making it difficult for us to compete in the sale of our manufactured goods. However, western farmers have been competitive because, until very recently, they were protected by the Crow's Nest Agreement. I am afraid this guarantee will eventually disappear if this government pursues its present policies of forcing a railway to deregulate and abandon a lot of the rail lines.

In my own constituency, there is a lot of concern about the Athabasca branch line through the town of Athabasca, for example. Just a few weeks ago, CN had a meeting here. Very clearly, the intent is a sales pitch to abandon the branch line to Athabasca, basically forcing farmers or the elevators to ship their grain by trucks to Boyle, a distance of about 35 miles. I know some transitional funding will be made available for this kind of abandonment, but what guarantee is there for the western farmer that this will not be abandoned by government later on?

As we address the whole issue of deregulation, there is a lot of fear and frustration among farmers living in rural Alberta. Under the regulated system, at least the farmers had protection and could access the world market by having a competitive system. I say competitive because it was regulated. Will that be the case in the future? It is a real concern of mine. I wonder how this group is addressing the concerns for the farmers of Alberta and western Canada.

The Chairman: With the Western Grain Transportation Act, the lines are basically frozen. It is still a very much regulated industry. This is the other side of the coin.

Mr. Piquette: I am addressing that that concern. The premise to deregulate is based on the belief that deregulation will provide consumers, manufacturers and producers with a more competitive transportation rate. If we soften that premise, I guess it is great. Will the dismantling of regulation result in long-term benefits or only short-term benefits, which appears to be the case where deregulation has occurred.

In the United States we saw short-term benefits from the dismantling of regulation. However, what we seem to be seeing in the United States now, as the smaller companies fall by the wayside, is that in the air industry and the trucking industry there is more and more concentration in the hands of fewer and fewer. Will that result in collusion among the larger companies in the transportation industry to raise the rates after competition has been eliminated?

In your bill there is no guarantee that the Combines Investigation Act will be out there to make sure it does not happen, unless we have strict enforcement and prevent collusion between railways, companies and trucking firms. If competition is reduced to a level and there are only a few

[Translation]

Au fil des ans, il s'est produit dans l'industrie des transports de l'Ouest des inégalités qui ont rendu difficile pour nous la concurrence dans la vente de nos produits fabriqués. Si les exploitants agricoles de cette région ont pu faire concurrence, c'est qu'ils ont été protégés, jusqu'à très récemment, par l'Accord du pas du nid de corbeau. Mais je crains que cette garantie ne finisse par disparaître, si le gouvernement poursuit sa politique actuelle d'imposer la déréglementation à une société ferroviaire et l'abandon d'une foule de voies.

Dans ma propre circonscription, on craint par exemple beaucoup l'abandon de l'embranchement Athabasca, qui traverse la ville du même nom. Il y a quelques semaines, le CN y a tenu une réunion. Celle-ci avait manifestement pour but de faire valoir l'opportunité d'abandonner l'embranchement jusqu'à Athabasca, ce qui forcerait les exploitants agricoles et les exploitants d'élevateurs à expédier les céréales par camion jusqu'à Boyle, situé à environ 35 milles. Je sais que des fonds provisoires seront affectés pour cette démarche d'abandon, mais quelle garantie l'agriculteur de l'Ouest a-t-il que le gouvernement n'abandonnera pas cela un peu plus tard?

Toute cette question de déréglementation suscite énormément de craintes et de frustration parmi les exploitants agricoles qui habitent les régions rurales de l'Alberta. En régime réglementé, ces derniers jouissaient au moins d'une protection et avaient accès aux marchés mondiaux grâce à un système concurrentiel. Je dis concurrentiel, parce qu'il était réglementé. Est-ce que ce sera le cas dans l'avenir? Voilà ce qui m'inquiète. Je me demande si ce groupe tient compte des préoccupations des agriculteurs de l'Alberta et de l'Ouest.

Le président: En vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, les voies sont essentiellement gelées. L'industrie est encore fortement réglementée. C'est là l'autre côté de la médaille.

M. Piquette: Je traite justement de cette préoccupation. La déréglementation est fondée sur l'hypothèse que cela donnera aux consommateurs, aux fabricants et aux producteurs des taux de transport plus concurrentiels. Si l'on se limite aux aspects favorables de cette hypothèse, je suppose que c'est merveilleux. Mais est-ce que l'élimination de la réglementation aura des avantages à long terme, ou seulement à court terme, comme cela semble s'être produit partout où l'on a procédé à une déréglementation?

Nous avons pu constater les avantages à court terme qu'a eu aux États-Unis l'élimination de la réglementation. Mais ce que nous semblons maintenant voir aux États-Unis, au fur et à mesure que disparaissent les plus petites entreprises, c'est une concentration de plus en plus grande, entre les mains d'entreprises de moins en moins nombreuses, spécialement dans les secteurs du camionnage et du transport aérien. Est-ce que cela aboutira à une complicité entre les grandes sociétés de transport en vue d'augmenter les tarifs, une fois la concurrence éliminée?

Il n'y a, dans le projet de loi, aucune garantie que la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions pourra empêcher cela et éviter la complicité entre les entreprises de camionnage et les sociétés ferroviaires. S'il n'y a presque pas de concurrence et s'il n'y a que quelques intervenants dans le marché, il se peut

[Texte]

players in the marketplace, in the long-term situation we might be looking at the same kind of problems developing.

• 1625

The American experience shows that the American airlines are already consolidating ahead of the game, ahead of deregulation, and I think we have seen that in western Canada.

We have already lost our direct flight from Edmonton to Ottawa in a lot of anticipation of making sure that the service is profitable. Perhaps the short-term benefits we are looking at might not even accrue because in fact they are already in Canada. In anticipation of deregulation we already have a lot of companies, such as PWA, being head-on with Air Canada and having very little other competition.

In the air transportation industry, I noticed that the Alberta government indicates in terms of tourism that no doubt lower air fare rates should benefit the tourism industry in Alberta. However, I would like to ask this question: If the flights out of Canada have a much lower rate, how will it benefit our tourism industry here?

We have to realize that we are in a northern climate here and that our tourism industry is probably based on a four-month to a five-month basis. Lowering the rates here to points outside Canada does not necessarily mean that we are going to have a net benefit in tourism dollars in Alberta, for example. We might actually have more export of money of tourism outside Alberta and Canada than we are able to capture in terms of an in-Alberta or in-Canada tourist market.

These are questions I would like to present to the committee. I think the concern about safety in the industry is a very valid point.

The Chairman: Mr. Piquette, I am going to interrupt you because I want a couple of questions here. Our next witness is here. This is a very real break from our procedures, which has not made me very happy with my members, but I am going to ask a couple of members to ask a couple of questions. We have your overview. I have two question.

Do you have any amendments to propose to the bill? You are a legislator. You know the process. The general time for philosophizing on principles is really over, so as a legislator do you have any amendments? You may be totally against the bill. If you are, that is understandable too, but if you have any amendments, perhaps you could say yes or no, and write them out later.

The second thing I want to ask you in terms of the concern of your constituency and the concerns of northern Alberta, Lac La Biche, where I have been, when Paul Yewchuk was around and many other people were around... Do you really think this bill, which came out of the aegis and the office of Donald Mazankowski from Vegreville—

Mr. Piquette: I do not believe this.

[Traduction]

fort bien qu'à long terme nous connaissions le même genre de problèmes.

Aux Etats-Unis, il est clair que les lignes aériennes ont d'avance commencé à fusionner, c'est-à-dire avant même la dérèglementation, et nous avons vu la même situation se produire, je crois, dans l'Ouest du Canada.

L'objectif de la rentabilité du service nous a déjà fait perdre notre vol direct entre Edmonton et Ottawa. Il se peut même que nous ne jouissions pas des avantages à court terme escomptés en raison de ce qui se produit déjà au Canada. En prévision de la dérèglementation, beaucoup de sociétés, dont PWA, rivalisent déjà directement avec Air Canada, et il ne s'exerce à peu près aucune autre concurrence.

En ce qui concerne le transport aérien, le gouvernement de l'Alberta fait valoir qu'une baisse des tarifs aériens avantagera sans aucun doute le tourisme dans la province. Mais permettez-moi de poser cette question: Si les tarifs pour les vols vers l'étranger sont de beaucoup inférieurs, comment est-ce que cela avantagera notre tourisme?

Nous devons être conscients de notre climat nordique et du fait que notre industrie touristique est probablement fondée sur une période de quatre à cinq mois. La baisse des tarifs vers des points de destination étrangers n'aura pas nécessairement pour résultat de produire un bénéfice net de la balance touristique de l'Alberta, par exemple. Il risque en fait de se faire plus de dépenses touristiques à l'étranger et à l'extérieur de l'Alberta qu'à l'intérieur de la province ou du pays.

J'aimerais poser certaines questions au Comité. Je pense que les préoccupations exprimées au sujet de la sécurité sont tout à fait valables.

Le président: Monsieur Piquette, permettez-moi de vous interrompre pour vous poser quelques questions. Notre témoin suivant est ici. Je vais vraiment aller à l'encontre de notre procédure, ce qui ne me vaut pas la faveur des membres du Comité, mais je demanderai à certains de ces derniers de poser quelques questions. Nous avons votre vue d'ensemble. J'aurais personnellement deux questions.

Auriez-vous des amendements à proposer au projet de loi? Vous êtes un législateur. Vous connaissez le processus. Le temps des exposés généraux sur les principes est en fait expiré; en tant que législateur, avez-vous des amendements à proposer? Peut-être êtes-vous entièrement contre le projet de loi. Si vous l'êtes, cela se comprend, mais si vous avez des modifications à proposer, peut-être pourriez-vous répondre par un oui ou par un non, et les rédiger par la suite.

Je voudrais également vous interroger au sujet de la préoccupation de votre circonscription et de celle du nord de l'Alberta, de lac La Biche, où je suis déjà allé, quand Paul Yewchuk et d'autres personnes étaient ici... Croyez-vous vraiment que ce projet de loi, qui a été rédigé par le bureau de Donald Mazankowski, de Vegreville...

M. Piquette: Je ne le crois pas.

[Text]

The Chairman: —very much a man from the west... that he would even be behind a bill like this, going to do all the dire things your concerns address?

Mr. Piquette: I did not say any dire thing. I know there is a protection in terms of the 5th parallel, in terms of northern Alberta, which will address a lot of the concern for northern Alberta.

Here we are really going into grounds on tested waters. It does not make any difference how well-intentioned Mr. Mazankowski is, but the premise that this deregulation bill is based upon might be flawed.

You might be looking at a short-term benefit, which I think will probably result, but how about the long-term benefits to western Canadians? We still do not know the answers.

I think the American experience in deregulation is still too young for us to really judge. I think our small population base is a negative factor that will work against deregulation for the west.

Another disadvantage is that we are far from any inland waterways. Already the railways in the east, in Ontario and Quebec, have had to compete against the inland waterways, the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes network. They have had to be very competitive there.

In the west, who are they really going to be competing against? There is still going to be a captive market here, even under deregulation.

• 1630

The trucking industry, in my mind, will not be able to compete head-on with the railway industry. Your railway is still your cheapest per mileage cost available. Even now, it is cheaper. If you had a deregulated market right now, I find it very difficult to believe the trucking industry could match the per mileage cost.

I think the premise we start off from now... I question again maybe the good intention of Mr. Mazankowski. These are untested waters in terms of western Canada.

As a party here, we would like to see you delay the implementation of the bill until we make sure, before we walk on water, that we know how to swim. We might not get very far before we have to take out the lifejackets.

The Chairman: Mr. Piquette, coming from the deep east, where we are surrounded by water, I understand your allegory or whatever. I think this might be a good place to bring this part of your presentation to a close. If you have something in writing to send to the committee, then certainly we would be—

[Translation]

Le président: ... Il est authentiquement un homme de l'Ouest... Croyez-vous vraiment qu'il appuierait un projet de loi comme cela, qui aurait toutes les répercussions néfastes que vous semblez craindre?

M. Piquette: Je n'ai pas parlé de répercussions néfastes. Je sais qu'il existe une certaine protection en ce qui concerne le cinquième parallèle, pour le nord de l'Alberta, et que cette protection apaisera beaucoup de craintes touchant cette région.

Dans ce cas, nous sommes en territoire inconnu. Peu importe les bonnes intentions que peut avoir eues M. Mazankowski, le fait est que l'hypothèse sur laquelle repose le projet de dérèglementation risque d'être erronée.

Il se peut fort bien que nous touchions des avantages à court terme, et je pense que ceux-ci se manifesteront probablement, mais qu'en est-il des avantages à long terme pour les canadiens de l'Ouest? Nous ne connaissons pas encore les réponses à cela.

Je pense que la dérèglementation aux Etats-Unis est un phénomène encore trop récent pour nous permettre de porter un jugement. Je crois par ailleurs, que notre faible population constitue un facteur négatif, qui sera défavorable à la dérèglementation dans l'Ouest.

Un autre désavantage est notre éloignement des cours d'eau intérieurs. Déjà, les sociétés ferroviaires de l'Est, plus précisément en Ontario et au Québec, ont dû livrer concurrence à la navigation intérieure, soit la voie maritime du St-Laurent et le réseau des Grands Lacs. Sur ce plan, elles ont dû se montrer très compétitives.

Mais dans l'Ouest, en quoi va consister leur concurrence? Nous allons continuer d'avoir un marché captif, même en régime de dérèglementation.

A mon avis, l'industrie du camionnage ne pourra livrer une concurrence directe au transport ferroviaire. Celui-ci demeure le mode de transport le moins coûteux en ce qui concerne le coût du mille. Son coût a même diminué. Même si nous avions actuellement un marché dérèglementé, je vois difficilement comment les entreprises de camionnage pourraient rivaliser pour ce qui est du coût du mille.

Je pense que l'hypothèse de départ... encore une fois, je mets en doute les bonnes intentions de M. Mazankowski. Nous sommes en territoire inconnu pour ce qui est de l'Ouest.

Mon parti souhaiterait vous voir reporter la mise en oeuvre de ce projet de loi jusqu'à ce que nous nous soyons assurés, avant de marcher sur l'eau, que nous pouvons nager. Il se peut que nous ne nous rendions pas très loin avant de sortir nos gilets de sauvetage.

Le président: Monsieur Piquette, étant originaire de l'Est, d'un endroit entouré d'eau, je comprends votre allégorie ou figure de style. Je pense que le moment serait tout indiqué pour vous de clore cette partie de votre exposé. Si vous voulez nous faire parvenir un mémoire écrit, nous pourrions alors certainement...

[Texte]

Mr. Piquette: I have not touched on the recommendation to the bill, but the main one is that we would like to see much more input, much more study, a much greater look . . . I hear too many things about the Americans, for example. Some members say the statistics on either side are very . . . I think there are two sides to the question. I think how we view the American experience depends on how the various groups are using statistics here.

Until the committee really makes an unbiased view of all these facts, they are really not ready to make the kind of conclusion they should be making.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I would just like to address a point. Safety has been the one thing common throughout everyone's presentation.

The Chairman: Mr. Belsher, I was not going to allow any questions when Mr. Piquette was finishing. I think it is the fairest way for everybody and it is through—

Mr. Piquette: Could I make one last thing on safety?

The Chairman: No, no. We are all concerned about safety. It is over. Send your written memo, if you have one. Mr. Piquette, you did sit here patiently. This is a real break . . . There was this little window of opportunity for you to make your own presentation. You may or may not appreciate it, having had to sit here for so long and you did not have very long yourself. But send along anything you want. I think as an elected member, if there is a window, I think he should be given the time to make a verbal presentation.

Mr. Piquette: Can I make one last statement on the safety?

The Chairman: No! It is through! Come on! Send it along.

Mr. Piquette: I will have it in.

The Chairman: I call now the last witness, Mr. Latham. We are right on schedule, 4.30. He said he would be here at 4.30, and he is.

Mr. Latham is Cof the Transportation of Disabled Persons Implementation Committee. Welcome. I understand, Mr. Latham, you do not have any written brief, but you are going to give an oral presentation, which is fine too.

Mr. Greg Latham (Chairman, Transportation of Disabled Persons Implementation Committee): Mr. Chairman, this is correct. I will give an oral presentation and I will also follow it up with a written brief to your committee.

I would like to take the opportunity to thank you for the opportunity to appear before the committee on this particular issue.

Just in case you are not aware, I am the chairman of the Minister of Transport Canada's Transportation of Disabled Persons Implementation Committee. Specifically my com-

[Traduction]

M. Piquette: Je n'ai pas encore touché un mot de nos recommandations au sujet du projet de loi, mais la principale est que nous souhaiterions un apport beaucoup plus grand, une étude plus fouillée, un examen plus détaillé . . . On fait trop valoir, à mon avis, la situation aux États-Unis. Certains membres du Comité prétendent que les statistiques de part et d'autre sont très . . . Je pense qu'il y a deux côtés de la médaille. Je pense que l'opinion qu'on se fait de la situation aux États-Unis dépend de la façon dont on se sert des statistiques.

Tant que le Comité n'aura pas fait un examen impartial de tous les faits, il n'est pas vraiment prêt à tirer le genre de conclusions qui s'imposent.

M. Belsher: Monsieur le président, permettez-moi de soulever un point. La sécurité a été un thème commun à tous les exposés.

Le président: Monsieur Belsher, je n'allais pas accepter de question pendant que M. Piquette concluait son exposé. Je pense que cela est plus juste pour tous, et c'est ainsi . . .

M. Piquette: Pourrais-je faire valoir un dernier point au sujet de la sécurité?

Le président: Non. La sécurité est une question qui nous préoccupe tous. Nous avons fini d'en discuter. Envoyez-nous votre mémoire, si vous en avez un. Monsieur Piquette, vous avez fait preuve d'une patience exemplaire. C'est vraiment un changement . . . Il y avait une petite occasion pour vous de faire votre exposé. Peut-être ne l'appréciez-vous pas, étant donné que vous avez dû attendre si longtemps et que vous ne vous êtes pas vu accorder tellement de temps. Mais faites-nous parvenir tout ce que vous avez. En tant que représentant élu, je pense que vous devez avoir la possibilité de faire un exposé oral, si nous pouvons vous accommoder.

M. Piquette: Pourrais-je faire une dernière observation au sujet de la sécurité?

Le président: Non! C'est fini! Allons! Envoyez-nous cela.

M. Piquette: Je vous l'enverrai.

Le président: J'appelle maintenant le dernier témoin, M. Latham. Nous nous en tenons à notre programme. Il est 16h30; il avait dit qu'il serait ici à 16h30 et il l'est.

M. Latham est président du Comité de mise en oeuvre du Programme de transport des handicapés. Je vous souhaite la bienvenue. Je crois comprendre, monsieur Latham, que vous n'avez pas de mémoire écrit à présenter, mais que vous allez faire un exposé oral, ce qui est parfait.

M. Greg Latham (président, Comité de mise en oeuvre du Programme de transport des handicapés): Monsieur le président, vous avez raison. Je ferai un exposé oral et je vous ferai parvenir par la suite un mémoire.

Je vous remercie tout d'abord de m'avoir donné l'occasion de témoigner devant le Comité sur cette question particulière.

Au cas où vous ne le sauriez pas, je suis président du Comité de mise en oeuvre du Programme de transport des handicapés du ministre des Transports. Je traiterai aujourd'hui de quatre

[Text]

ments to you today deal with about four or five areas. I will just summarize those briefly before I go into each of the areas.

First of all, I would like to give you a bit of an overview of what this particular committee is. Secondly, I would like to talk a little bit as to the policy of the Government of Canada in regard to the disabled and the legislative foundation for it. I would like to talk a little bit about the government's response to the equality for all, which is one of the reasons I am appearing before you today. I would like to illustrate to you our concerns with the NTA as it stands and some concerns we have on it. Finally, I would like to leave you with the recommendation for your consideration as a committee when you are back in Ottawa reviewing your final dealings on the act.

Firstly, this particular committee was formed about two years ago by the Minister of Transport, Don Mazankowski, at the time. It was given a number of objectives. The first one was to develop measures designed to improve access to the national transportation system, consistent with the Minister's statutory and other obligations.

• 1635

The second objective the group had was to provide an active forum where government policy-makers and officials, representatives of the transportation industry and representatives of Transportation of Disadvantaged Persons could get together to share ideas on problems, with the main objective being to provide better accessibility on all modes of transport under federal jurisdiction.

• 1640

The other one was to assess new technology, public education and other service solutions to see how they could be made.

I think the membership of the committee is fairly important to mention. The disabled consumers include COPO, which is the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped; the CNIB, the Canadian National Institute for the Blind, the CACL, which is the Canadian Association for Community Living; CCCD, which is the Canadian Co-ordinating Council on Deafness; CAD, which is the Canadian Association of the Deaf; and BOOST, which is the Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics.

The transportation industry is represented by VIA Rail, the Air Transport Association of Canada, as well as the Canadian Bus Association and Marine Atlantic. Government agencies represented on the committee are the Canadian Human Rights Commission; the CCMTA, which is the Canadian Conference of Motor Transport Administrators; and the Airport Authorities Group. I was elected as an independent chairman to bring these groups together to determine where there would be agreement for accessibility measures on all of the modes of transport.

I think the interesting step related to this is that normally, like groups are brought together to advise ministers. This a

[Translation]

ou cinq sujets. Je voudrais tout d'abord les résumer brièvement avant d'explorer chacun en détail.

Premièrement, je voudrais vous donner un aperçu de ce comité. Deuxièmement, je traiterai brièvement de la politique du gouvernement du Canada au sujet des personnes handicapées ainsi que des mesures législatives en la matière. Je voudrais parler aussi un peu de la réaction du gouvernement au principe de l'égalité pour tous, qui est une des raisons qui justifie ma présence ici aujourd'hui. Je vous ferai également part de nos préoccupations au sujet de la LNT en vigueur et de certaines de nos inquiétudes à ce sujet. Enfin, je formulerai une recommandation que le Comité pourra étudier lorsque vous rentrerez à Ottawa pour passer en revue votre examen de la loi.

Premièrement, ce comité a été créé il y a environ deux ans par le ministre des Transports, M. Don Mazankowski. Il s'est vu confier plusieurs objectifs. Le comité avait tout d'abord pour mission d'élaborer des mesures destinées à améliorer l'accès au réseau national de transport, conformément aux obligations statutaires et autres du ministre.

Deuxièmement, le comité devait servir de tribune où les auteurs de la politique et les hauts fonctionnaires du gouvernement, les représentants du secteur des transports et les porte-parole du Transport des handicapés pouvaient se réunir pour échanger au sujet de divers problèmes, en ayant comme principal objectif d'assurer une plus grande accessibilité à tous les modes de transport relevant de la compétence fédérale.

L'autre objectif était d'évaluer la technologie nouvelle, les mesures d'éducation du public et les autres solutions, sur le plan du service, en vue de déterminer leur faisabilité.

Je pense qu'il est important de signaler la composition du comité. Les consommateurs handicapés sont représentés par la COPH, c'est-à-dire la Coalition des organisations provinciales des handicapés, l'INCA, soit l'Institut national canadien pour les aveugles, l'ACIC, qui est l'Association canadienne pour l'intégration communautaire, le CCCDA, soit le Conseil canadien de coordination de la déficience auditive, l'ASC, l'Association des sourds du Canada et BOOST, qui est la *Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics*.

Pour sa part, le secteur des transports est représenté par VIA Rail, l'*Air Transport Association of Canada*, l'Association canadienne de l'autobus et Marine Atlantic. Les organismes gouvernementaux représentés au comité sont la Commission canadienne des droits de la personne, la CCMTA, c'est-à-dire la *Canadian Conference of Motor Transport Administrators* et le Groupe de gestion des aéroports. J'ai été choisi comme président indépendant pour tenter de faire l'accord entre ces groupes sur les mesures d'accessibilité à tous les modes de transport.

Il est intéressant de signaler, je pense, que normalement, des groupes comme celui-ci ont pour fonction de conseiller les ministres. Or ce groupe est fort varié et a pour mandat de se

[Texte]

group that has quite a mix, with the mandate to get together to determine where consensus can be found relative to issues.

With respect to the policy statement of the Government of Canada regarding the disabled, it is the policy of the government to ensure that all persons have access to a safe, economic, efficient and adequate transportation system and that each carrier or mode of transportation, so far as is practicable, carries traffic to or from any point in Canada under rates or conditions that do not constitute an undue obstacle to mobility of persons.

I will not go into the details on the legislative foundation, but they find themselves in subsection 15(1) of the Canadian Human Rights Act and also subsection 19(1), which allows the development of accessibility standards and filing underneath that act.

Further, it has been determined that should the Minister of Transport choose, underneath the various modal acts that govern such things as shipping, the Railway Act and the Aeronautics Act, he does have the ability to establish accessibility standards by disabled people to facilities and services under federal jurisdiction.

As you are probably aware, *Equality For All* through the Boyer review had a large number of recommendations. Recommendation 48 of this particular report actually recommended that accessibility standards be filed underneath all of the modal legislation and the NTA reflect that.

The government position was announced on this about a year ago, at which time the decision was taken that what would be requested would be filing of accessibility standards under appropriate sections in the Canadian Human Rights Legislation. This would by no means be something that industry would have to comply with but should they choose to comply with it, assuming they had in fact met the requirements of those standards, there would be no grounds of discrimination on a complaint.

In addition, the Crown corporations were also requested to file plans as to how they were going to address accessibility for the disabled. I think the problem we ran into at that particular point in time was as a result of this, there was no thought given by the present government to take a look at whether the NTA should have this as part of its foundation as the amendments were being made.

Their only promise which was made in response to the *Equality For All* report was that in fact in the three-year time period after standards had been filed, we would find ourselves in a situation that if there was not consistent compliance, the government would re-review its position at that point in time.

This material was presented to the committee and the Minister's committee advised him that we had concerns with this particular process, and I will outline what some of those concerns are. We met in Ottawa about two weeks ago to again re-review how this would be handled.

[Traduction]

réunir afin de déterminer la possibilité de parvenir à un consensus au sujet de certaines questions.

Le gouvernement du Canada a adopté pour politique, en ce qui concerne les handicapés, de veiller à ce que tous aient accès à des services de transport sûrs, économiques, efficaces et adéquats, et que chaque transporteur ou mode de transport assure le service, dans la mesure du possible, entre tous les points au Canada, à des taux ou des conditions qui ne constituent pas un obstacle indu à la circulation des personnes.

Je n'entrerai pas dans le détail du fondement législatif, mais celui-ci se trouve au paragraphe 15(1) de la Loi canadienne sur les droits de la personne et également au paragraphe 19(1), qui prévoit l'élaboration et le dépôt de normes d'accessibilité.

Il a également été arrêté que, en vertu des diverses lois qui régissent les modes de transport comme la navigation, telles la Loi sur les chemins de fer et la Loi sur l'aéronautique, le ministre des Transports peut, s'il le veut, établir des normes sur l'accessibilité des personnes handicapées aux installations et services qui relèvent de la compétence fédérale.

Comme vous le savez sans doute, le rapport intitulé *Égalité pour tous*, par l'entremise de l'examen Boyer, renfermait un grand nombre de recommandations. Sous le numéro 48, il était recommandé que des normes d'accessibilité soient déposées en vertu de toutes les lois régissant les modes de transport et que la LNT en fasse état.

Le gouvernement a annoncé sa position en la matière il y a environ un an, quand il a décidé de demander le dépôt de normes d'accessibilité en vertu des articles pertinents de la Loi canadienne sur les droits de la personne. Cette mesure n'était pas obligatoire pour l'industrie, mais si celle-ci s'y conformait, et si elle respectait les exigences de ces normes, il serait impossible de porter plainte pour motif de discrimination.

Il a également été demandé aux sociétés de la Couronne de déposer des plans sur leur façon de réaliser l'objectif de l'accessibilité par les personnes handicapées. Le problème auquel nous nous sommes alors heurtés a été que, à l'issue de cette mesure, le gouvernement n'a pas examiné l'opportunité d'inclure celle-ci dans la LNT au moment où celle-ci allait être modifiée.

Sa seule promesse, faite en réponse au rapport *Égalité pour tous*, a été de dire que, si trois ans après le dépôt de normes, celles-ci n'étaient pas suffisamment observées, il réexaminerait sa position.

Ayant été saisi de cette documentation, le Comité a fait valoir au ministre ses préoccupations au sujet de ce processus, préoccupations que je compte vous exposer. Il y a environ deux semaines, nous nous sommes réunis à Ottawa pour réexaminer ce dossier.

[Text]

[Translation]

• 1645

In summary, as a result of the government decision to go with the Canadian Human Rights Act instead of modal legislation, it would be fair to say that the amendments to the NTA have been prepared without thought being given to the potential of filing accessibility standards under modal legislation. So they were two streams proceeding independently of each other over the last few months.

Having had the opportunity to review the NTA, the concerns can be summarized, and I will just take a minute to highlight the points, Mr. Chairman.

The new NTA will see a major change in the Canadian Transport Commission, and that might be a bit of an understatement. It will be replaced by the National Transportation Agency. I guess the concern we have is that the agency will not have the power of the CTC, particularly as it relates to the air industry and particularly as it relates to filing tariffs. One of the tariffs currently filed on the air side deals with the self-reliance of individual, disabled people who can use the air industry unattended.

There is some question in our mind about what happens to that with the demise of the CTC and with the new NTA in place. That was a very long, hard-fought case. It was recently reviewed and the Air Transport Committee of the CTC made a ruling on a particular case where an individual who was in a wheelchair and travelled self-reliantly was refused service. So we have major concerns about how that will be covered.

In addition there are other decisions by the CTC which cause us concern. One relates to VIA Rail and again deals with the ability of an individual to declare their self-reliance. There is currently an interim report of the review committee before the Air Transport Committee regarding the whole issue of one fare for two persons. Should a person identify that they need an attendant while travelling, this would allow both to travel for the one fare. You may or may not be aware that most of the airlines have provided a half-fare concession. However, the review committee recommended that the original recommendation of the Air Transport Committee, made some years ago, be upheld.

Gentlemen, we do not know what the status of that will be under this new situation. A long, hard battle has been fought by disabled consumers in the nation with respect to it and they have concerns about it.

Perhaps to second guess what the response might be, there are sections within the bill which clearly indicate that previous decisions would stand the test of time under the new act. That is probably a reasonable statement. I believe the subclause is 273(7).

Bref, parce que le gouvernement a décidé de passer par la Loi canadienne sur les droits de la personne plutôt que par les diverses lois sur les modes de transport, on peut honnêtement dire que les responsables ont préparé les modifications à la LNT sans tenir compte de la possibilité de faire déposer des normes d'accessibilité en vertu des lois sur les modes de transport. Cela veut donc dire que depuis quelques mois il y a en fait deux courants qui procèdent assez indépendamment l'un de l'autre.

Ayant pu examiner la LNT, je pense pouvoir vous résumer les préoccupations en la matière, et je ne prendrai qu'une minute, monsieur le président, pour faire ressortir les traits saillants.

En vertu de la nouvelle LNT, la Commission canadienne des transports subira, pour dire le moins, une transformation majeure. Elle sera en effet remplacée par l'Office national des transports. Ce qui nous préoccupe, je suppose, est que cet office ne jouira pas des pouvoirs de la CCT, spécialement en ce qui concerne l'industrie du transport aérien et le dépôt de tarifs. Un des tarifs qui a été déposé en matière de transport aérien porte sur l'autonomie des voyageurs, c'est-à-dire l'aptitude des personnes handicapées à avoir recours au service aérien sans avoir besoin d'aide.

Nous nous demandons, quant à nous, ce que signifiera sur ce plan le démantèlement de la CCT et l'adoption de la nouvelle LNT. Je vous signalerai sous ce rapport une affaire prolongée et amplement discutée. Elle a récemment été révisée, et le comité des transports aériens de la CCT a rendu une décision dans cette affaire, où une personne voyageant de façon autonome en fauteuil roulant s'est vue refuser le service. Nous avons donc de grandes préoccupations sur la façon dont cela sera prévu par la loi.

Il y a aussi d'autres décisions de la CCT qui nous inquiètent. Une de celles-ci porte sur VIA Rail et encore une fois sur l'aptitude d'une personne à déclarer son autonomie. Le Comité des transports aériens est actuellement saisi d'un rapport provisoire du comité de révision portant sur toute cette question d'exiger un tarif pour deux personnes. Si la personne dit avoir besoin d'être accompagnée d'une autre pendant qu'elle voyage, les deux peuvent voyager pour le prix d'une. Peut-être ne savez-vous pas que la plupart des lignes aériennes accordent un demi-tarif. Le comité de révision a toutefois recommandé le maintien de la recommandation initiale du Comité des transports aériens faite il y a quelques années.

Messieurs, savons-nous ce qu'il en sera dans la nouvelle situation? Les consommateurs handicapés du Canada ont livré une bataille longue et ardue sur ce plan et ils ont des préoccupations à ce sujet.

Pour essayer peut-être de deviner la réaction à cela, je pense que le projet de loi renferme des articles qui stipulent clairement que les décisions antérieures seraient maintenues en vertu de la nouvelle loi. Il s'agit probablement là d'une affirmation raisonnable. Je pense qu'il s'agit en l'occurrence du paragraphe 273(7).

[Texte]

There is concern, however, about a little stipulation that says this is assuming it is not in contravention of the legislation. The concern we have, particularly as it relates to the air side again, is that it is clear the affected transportation sectors—and again I emphasize air—will see these previous decisions as contravening the legislation as they place “an economic burden” on them. They will argue that this should be accommodated under the public interest area of the legislation and therefore the cost should be subsidized by government. I cannot speak on behalf of ATAC, but as a member on our committee they indicated that would certainly be a line they would attempt to pursue.

The second point of concern is that if the accessibility standards are filed under the Canadian Human Rights Act then, as I am sure you are aware, the route of appeal on the basis of a complaint is to a tribunal. This is quite a cumbersome process and in some instances it can take a very long time to get resolution.

If the accessibility standards are filed under modal legislation, it would be a requirement of that legislation to ensure the implementation of the standards is monitored, plus it would still allow the opportunity to have accessibility plans filed under the Canadian Human Rights Act subsection 19(1). This would allow the ability of a particular mode to have some time in which to start to comply with the requirements of the regulation.

Finally—and this is probably a bit of speculation on our part, but I should raise it in any event—the committee raised the question of whether the Canadian Human Rights Act would apply to the air industry, in particular as a result of the economic regulatory reform measures of the government.

While the committee was aware that the industry would still be regulated from the safety point of view, the concern was whether it would still come under this legislation. We suspect it would, but we also suspect that in the arguments made around some of the thornier issues related to the whole issue of accessibility, this is certainly an argument that might be attempted.

• 1650

In concluding, sir, I would like to indicate a recommendation. In fairness, we have submitted this recommendation to the Minister of Transport, Mr. Crosbie. Mr. Crosbie was briefed on this, but because you came to Edmonton I felt it would be useful to take the opportunity to make sure we had the statements before you on file. In fairness, he is reviewing the material we put to him at his request. So I would like to get that on the public record before I get leapt upon here.

The Chairman: We are very mild here.

Mr. Latham: I heard that before, sir. Let me make my recommendation, sir, if I may just conclude—

The Chairman: Yes, because we are running very short. At 5 p.m. we leave.

[Traduction]

Nous nourissons toutefois des préoccupations au sujet d'une disposition anodyne selon laquelle il en est ainsi à condition que cela ne contredise pas la loi. Ce que nous craignons, spécialement en ce qui concerne les services aériens, c'est que les secteurs touchés—et j'insiste à nouveau sur les services aériens—considéreront toutes ces décisions antérieures comme contraires à la loi, étant donné qu'elles leur imposent un fardeau économique. Ils feront valoir que cela devrait tomber sous le coût des dispositions relatives à l'intérêt public de la loi et être subventionné par l'État. Je ne puis me faire le porte-parole de l'ATAC, mais en tant que membre de notre comité elle a maintenu qu'elle tenterait certes de faire valoir cet argument.

L'autre point qui nous préoccupe est que, si les normes d'accessibilité sont déposées en vertu de la Loi canadienne sur les droits de la personne, tout appel au sujet d'une plainte devrait être interjeté, comme vous le savez, auprès d'un tribunal. Or il s'agit là d'un processus lourd, dont l'issue peut parfois prendre beaucoup de temps.

Par contre, si les normes d'accessibilité sont déposées en vertu des lois sur les divers modes de transports, celles-ci imposeraient un contrôle de la mise en oeuvre des normes, ce qui n'empêcherait toutefois pas de faire déposer des plans sur l'accessibilité en vertu du paragraphe 19(1) de la Loi canadienne sur les droits de la personne. Cela donnerait donc à un mode de transport donné un certain temps pour commencer à se conformer aux exigences du règlement.

Enfin, et il s'agit probablement-là d'hypothèses de notre part, mais que je signale de toute façon, le comité s'est demandé si la Loi canadienne sur les droits de la personne s'appliquerait à l'industrie du transport aérien, spécialement en raison des mesures de réforme de la réglementation économique du gouvernement.

Conscient du fait que l'industrie continuerait d'être réglementée en ce qui concerne la sécurité, le comité s'est toutefois demandé si cette loi continuerait de s'appliquer. Ce serait vraisemblablement le cas, mais nous soupçonnons aussi que l'on tenterait sans doute de faire valoir des arguments au sujet des questions les plus épineuses en matière d'accessibilité.

En conclusion, j'aimerais présenter une recommandation. En toute justice, je signale l'avoir proposée au ministre des Transports, M. Crosbie. Ce dernier en a été informé, mais parce que vous siégiez à Edmonton, j'ai pensé utile de m'assurer que vous aviez été saisis des déclarations à ce sujet. Le ministre examine les documents que nous lui avons présentés à sa demande. Je veux donc signaler cela pour le compte-rendu avant qu'on me saute dessus.

Le président: Nous sommes très doux ici.

M. Latham: On m'a déjà dit cela. Permettez-moi donc, en conclusion, de faire cette recommandation...

Le président: Oui, parce que nous manquons de temps. A 17 heures, nous partons.

[Text]

Mr. Latham: I am sorry, I was not aware.

The Chairman: We want to have some questions here. You have had a very thoughtful articulation and I do not know if—

Mr. Latham: Can I just conclude with the recommendation?

The Chairman: Yes.

Mr. Latham: We are requesting as a committee that the Minister of Transport, in the National Transportation Act, mandate the National Transportation Agency to enforce accessibility standards under modal legislation and ensure existing decisions made by the CTC affecting the accessibility of the disabled to the national transportation system are safeguarded.

Sir, I do not know what the requirements are for amendments to the bill to incorporate that request. I know the Minister is currently reviewing that. But that would be the message I would like to give on behalf of the committee to you today.

The Chairman: Could you put that in writing, Mr. Latham?

Mr. Latham: I will indeed put this whole package in writing and have it forwarded to you as soon as I possibly can.

The Chairman: With your thoughtful articulation of the rules and regulations and some of those tariffs, I gather your concern is—and I can understand the inconsistency part—that subparagraph 3(a)(ii) does not go far enough. It says, where it does refer to obstacles, that there should not be any obstacles to the mobility of persons, including those persons who are disabled. That was the only clause you really did not mention.

Mr. Latham: Yes, that is true. The statement is made in there, but I think the argument we have made, and I have stated it here before you, is that with respect to the protection of previous decisions the bill is not clear. We are pretty clear that it is going to be challenged. If that is the case, I cannot overemphasize the amount of time, the amount of effort and the battle that has raged over the last seven to eight years with respect to ensuring things like self-reliance, the one-fare issue and those kinds of things. They have been brought to bear and they have been challenged very seriously along the way. It is not clear how they are going to be protected, nor were we able to get advice on that issue, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Latham. I have Mr. Angus and Mr. Robichaud and another, and as I say, we are leaving here about two minutes before 5 p.m. because the bus is outside at 5 p.m. and we are going directly to the plane.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Just remember it is a charter and not a scheduled flight, and we have some flexibility.

Mr. Latham, thank you very much for a very thoughtful and informative presentation. One of the areas you did not deal with, though, is the reality of some of the planes now being

[Translation]

M. Latham: Je suis désolé, je ne savais pas.

Le président: Je veux aussi accorder quelques questions. Vous avez présenté un exposé très clair, et je ne sais pas si...

M. Latham: Pourrais-je, en conclusion, présenter ma recommandation?

Le président: Oui.

M. Latham: Nous demandons, à titre de comité, que le ministre des Transports, en application de la Loi nationale des transports, somme l'Office national des transports de faire observer les normes d'accessibilité en vertu des lois sur les divers modes de transport et qu'il assure le maintien des décisions rendues par la CCT au sujet de l'accessibilité des personnes handicapées au réseau national de transport.

Monsieur le président, je ne sais pas ce qu'il faut faire pour faire inclure cette recommandation dans les amendements au projet de loi. Je sais que le ministre en est actuellement saisi. Voilà en bref le message que je veux transmettre aujourd'hui au nom du comité.

Le président: Pourriez-vous nous transmettre cela par écrit, monsieur Latham?

M. Latham: Je présenterai toutes ces mesures par écrit et je vous les ferai parvenir aussitôt que possible.

Le président: D'après votre présentation réfléchie des règles et des règlements ainsi que de certains de ces tarifs, je crois comprendre qu'à votre avis... et je saisis ce que vous voulez dire en fait de manque de concordance... l'alinéa 3a)(ii) ne va pas assez loin. Il y est dit qu'il ne doit pas y avoir d'entrave à la mobilité des personnes, y compris des personnes handicapées. C'est en fait là le seul article que vous n'avez pas vraiment mentionné.

M. Latham: Vous avez raison. Cela est bel et bien prévu dans le projet de loi, mais je pense que l'argument que nous avons fait valoir, et je pense vous l'avoir déjà présenté, est que le projet de loi n'est pas explicite en ce qui concerne la protection des décisions antérieures. Il est à peu près certain que cela va être contesté. Si c'est le cas, je ne saurais trop insister sur le temps et les efforts qui ont été consacrés depuis sept ou huit ans pour garantir le respect de principes tels que ceux d'autonomie et de tarif unique, et je ne saurais minimiser la lutte que nous avons dû mener sur ce front. Ces principes ont été introduits et ils ont été fortement contestés au fil des ans. Il n'est pas certain qu'ils vont être protégés, et nous n'avons pu obtenir de conseils à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Latham. MM. Angus et Robichaud et une troisième personne veulent poser des questions, mais, je le répète, il nous reste deux minutes parce que l'autobus sera dehors à 17 heures pour nous amener directement à l'aéroport.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

N'oubliez pas qu'il s'agit d'un vol affrété et non d'un vol régulier; cela nous laisse une certaine souplesse.

Monsieur Latham, je vous remercie de nous avoir présenté un exposé aussi réfléchi et informatif. Vous n'avez toutefois pas mentionné la configuration même de certains avions qui

[Texte]

used to service some of the smaller communities. It is not a question of whether the person who is accompanying them gets a free ticket, it is a question of whether they can get on the plane itself. In terms of being able, a mobile resident of a wheelchair is unable even with a forklift to get into a plane and to be seated. They have to be removed and go through that procedure.

Do you have any suggestions for us in terms of the way this committee, in terms of this bill, can make some changes to ensure that residents of Prince George, British Columbia, of Lethbridge, Alberta, of Sioux Lookout in northern Ontario, can have that access which is not an undue obstacle to the mobility of those persons?

Mr. Latham: Mr. Chairman, Mr. Angus, I have two points to make. With respect to loading devices in those remote areas, this is currently under review by the committee and the transportation development centre as to how to address that.

• 1655

Secondly, the issue of accessibility standards on planes with 60 passengers or less is an area the committee has not yet broached. We have formed a task force of a committee I chair, which has representation from ATAC of people who fly into those locations, the disabled. They are sitting down over the next months to take a look how they actually deal with those.

The drafts of the accessibility standards that are currently under review and address service deal with 60-passenger-and-larger planes. So the answer in summary is that it is still under review. It is under review at a working level. We have talented people from the air industry and the disabled community to see what is realistic and feasible.

Mr. Angus: One of the realities, though, is that there are some communities today, as a result of the partial deregulation, that have service solely by commuter air, and they cannot get physical access to it. That is a question that we have to deal with in this committee.

What is the timeline on your work? Are you going to have your stuff done by Easter so that we can hear from you and incorporate it into our clause-by-clause debate?

Mr. Latham: Not really. We are talking more about the principle of where the standards, when they are finally developed, are filed. We were given 18 months as a committee and a government to respond to the preparation of standards. So we are working towards that calendar, with a view to having the standards drafted in legalese, first from a terminal point of view. Our tentative game plan for having those for submission is June, and the service-oriented standards would be in the fall.

[Traduction]

sont utilisés pour desservir certaines petites collectivités. Il n'est pas question de savoir si la personne qui accompagne un handicapé peut avoir un billet gratuit, mais plutôt si ce dernier peut lui-même monter à bord de l'appareil. Même avec une plate-forme élévatrice, il peut être impossible à une personne en fauteuil roulant de monter à bord d'un avion et d'y prendre place. Cela veut dire qu'il faut la soulever du fauteuil roulant et procéder d'une autre façon.

Pouvez-vous nous faire des suggestions, à la lumière de ce projet de loi, au sujet des modifications qu'il y aurait lieu d'apporter pour que les résidents de Prince George, en Colombie-Britannique, de Lethbridge, en Alberta, ou de Sioux Lookout, dans le nord de l'Ontario, aient accès aux services de transport et qu'ils n'aient pas à faire face à un obstacle indu à leur mobilité?

M. Latham: Monsieur le président, monsieur Angus, je voudrais faire valoir deux points. En ce qui concerne les dispositifs de levage utilisés dans ces régions éloignées, cela fait actuellement l'objet d'un examen par le comité et par le centre de développement des transports.

Deuxièmement, en ce qui concerne les normes d'accessibilité pour les avions pouvant prendre un maximum de 60 passagers, il s'agit là d'une question dont le Comité ne s'est pas encore saisi. Nous avons formé un groupe de travail, que je préside et qui est composé de représentants de l'ATAC et de personnes handicapées qui voyagent dans ces régions. Au cours des prochains mois, le groupe se penchera justement sur ces questions.

Les projets de normes d'accessibilité qui sont actuellement à l'étude et qui portent sur le service s'appliquent aux avions de 60 passagers ou plus. Ce qui veut dire en bref que la question est encore à l'étude. Elle fait l'objet d'un examen concret. Des personnes talentueuses qui représentent l'industrie des transports aériens et les citoyens handicapés examinent le dossier pour voir ce qui est faisable et réaliste.

M. Angus: Mais une des réalités est qu'il y a actuellement certaines collectivités qui, par suite de la déréglementation partielle, ne sont desservies que par un transporteur d'appoint, dont les avions sont physiquement inaccessibles. C'est une des questions sur lesquelles nous devons nous pencher au sein de ce comité.

Quels sont vos délais? Allez-vous avoir terminé vos travaux d'ici Pâques pour pouvoir nous en faire part, ce qui nous permettrait d'en tenir compte lors de notre examen article par article?

M. Latham: Non, pas vraiment. Nous essayons plutôt de déterminer à quel organisme les normes, une fois élaborées, doivent être déposées. On nous a donné un délai de 18 mois en tant que comité et en tant que gouvernement, pour faire connaître notre réaction à la préparation de normes. Nous nous en tenons donc à ce calendrier, dans l'espoir de rédiger ces normes dans leur libellé officiel, premièrement en ce qui concerne les installations terminales. Nous voudrions pouvoir

[Text]

Mr. Angus: So no matter whether we like the timetable or not, we will not have access to those standards, as a committee, to incorporate them in the bill.

Mr. Latham: That is correct.

Mr. Angus: Perhaps we may look for another mechanism, maybe enabling regulations, or something within the bill that would leave the door open for whatever Mr. Latham's group recommends.

The Chairman: That is an interesting suggestion, Mr. Angus, and we certainly will consider it.

Mr. Robichaud: I want to support what Mr. Angus has said. Is there any way that we could get some kind of a recommendation before too long that we could take a serious look at and try to fix into the bill we are studying right now?

Mr. Latham: We are hard pressed enough to have the service side issue standards drafted in a legally compatible format to submit to the Minister by the end of July, let alone addressing the issue of the 60 passengers and less. This has been a very emotional issue. When we first brought this unique group across the table, the ATAC position was that there was no agreement on anything related to accessibility, on the presumption that the disabled community would be asking for the world.

Out of the 48 draft recommendations that were produced by the previous Liberal government in the Ratushny report, and based on this process of bringing them across the table and saying we have some non-agreement that we have to address, we now have 38 points of agreement. They have just been drafted into the appropriate format. ATAC has one person on the committee, but it also has to go back out to talk to its constituents on those points. That is a lengthy process. They are asking 60 days, as is the disabled community. So we have some negotiation.

Our point is that we want to be sure the government is clear in its own mind when accessibility standards are filed that the enabling legislation of the NTA allows it either to be in the modal or not. It should be under the Human Rights Act. There are major problems if it is underneath that particular route.

Mr. Robichaud: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Mr. Latham, I want to thank you very much for your very thoughtful articulation of a subject that was most informative.

Mr. Angus: It is good to hear from an organization that is taking its time to do something right.

The Chairman: This committee stands adjourned.

[Translation]

les présenter en juin, et les normes sur les services suivraient à l'automne.

M. Angus: Par conséquent, que nous aimions ou non votre calendrier, nous ne disposerons pas de ces normes, en tant que comité, pour pouvoir les inclure dans le projet de loi.

M. Latham: Exactement.

M. Angus: Peut-être pourrions-nous envisager un autre mécanisme, comme un règlement habilitant ou une autre disposition à même le projet de loi qui permettrait d'inclure les recommandations du groupe de M. Latham.

Le président: Vous faites là une suggestion intéressante, monsieur Angus, et nous en tiendrons certainement compte.

M. Robichaud: J'appuie ce que M. Angus vient de dire. Y aurait-il moyen d'obtenir avant trop longtemps une recommandation que nous pourrions étudier attentivement et que nous pourrions tenter d'incorporer au projet de loi à l'étude?

M. Latham: Nous devons déjà faire diligence pour faire rédiger les normes relatives au service dans une version légale pouvant être présentée au ministre d'ici à la fin de juillet, et nous ne pourrions certes pas nous pencher sur la question des avions de 60 passagers ou moins. Cette question a suscité des débats enflammés. Lorsque nous avons constitué le groupe, l'ATAC estimait qu'il était impossible de s'entendre sur la question de l'accessibilité, étant donné que les handicapés demanderaient probablement mer et monde.

Or sur les 48 projets de recommandations présentés sous le gouvernement libéral antérieur dans le rapport Ratushny, nous avons pu, en constituant ce groupe et en affirmant qu'il fallait se pencher sur les points de désaccord, réussir à nous entendre sur 38 points. Ceux-ci viennent d'être rédigés dans la présentation appropriée. L'ATAC a un porte-parole au comité, mais il doit retourner discuter de ces points avec ceux qu'il représente. Ce processus prend beaucoup de temps. Ils veulent avoir 60 jours, comme les handicapés. Nous devons donc mener des négociations.

Nous voulons en fin de compte nous assurer que le gouvernement précise bien que, en ce qui concerne le dépôt de normes d'accessibilité, la loi habilitante ou la LNT stipule que cela peut se faire ou non en vertu des lois sur les divers modes de transport. Cela devrait se faire en vertu de la Loi canadienne sur les droits de la personne. Il y a de graves problèmes si cela se fait en vertu de cette loi.

M. Robichaud: Merci.

The Chairman: Thank you Mr. Robichaud.

Monsieur Latham, je vous remercie de votre exposé très fouillé sur un sujet des plus intéressants.

M. Angus: Il est bon d'entendre les vues d'une organisation qui prend le temps de faire cela correctement.

Le président: La séance est levée.

From Alberta Wheat Pool:

Alec Graham, Second Vice-President;
Marilyn M. Thomas, Transportation Planner.

Afternoon Sitting:

*From the Canadian Brotherhood of Railway Carmen—
(Prince George Lodge 1415):*

Dave McConnell, Chairman;
John Fix, General Chairman.

*From the International Association of Machinists and
Aerospace Workers (District Lodge No. 14):*

Lynn Kathleen Parmenter, Business Representative.

From the Highway Transport Board, Northwest Territories:

John E. Hill, Chairman;
Dale S. Thomson, Executive Director;
Mark M. Johnston, Policy/Economic Advisor.

From the Alberta Federation of Labour:

Jim Selby, Researcher;
Don Aiken, Secretary Treasurer.

From Albertans Against Deregulation:

Michael J. Johnson, Presenter;
Sheryl J. Wowk, Canadian Airline Workers.

From Novacor Chemicals Ltd.:

R. Frakes, Vice-President;
Ross A. Burns, Manager, Distribution;
David Freeman, Transport Manager.

From the Legislative Assembly of Alberta:

Leo Piquette, Member.

From the Transportation of Disabled Persons Committee:

Greg Latham, Chairman of the Committee.

De l'Alberta Wheat Pool:

Alec Graham, deuxième vice-président;
Marilyn M. Thomas, Planification des transports.

Séance de l'après-midi:

*De la Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada
(loge 1415 de Prince George):*

Dave McConnell, président;
John Fix, président général.

*De l'Association internationale des machinistes et des
travailleurs de l'aérospatiale (loge de district n° 14):*

Lynn Kathleen Parmenter, représentante commerciale.

De la Highway Transport Board, Territoires du Nord-Ouest:

John E. Hill, président;
Dale S. Thomson, directeur exécutif;
Mark M. Johnston, conseiller en matière de politique et
d'économie.

De la Fédération du travail de l'Alberta:

Jim Selby, chargé de recherche;
Don Aiken, secrétaire-trésorier.

Du groupe Albertans Against Deregulation:

Michael J. Johnson, présentateur;
Sheryl J. Wowk, Travailleurs et travailleuses du transport
aérien.

De Novacor Chemicals Ltd.:

R. Frakes, vice-président;
Ross A. Burns, chef, Distribution;
David Freeman, chef, Transports.

De l'Assemblée législative de l'Alberta:

Leo Piquette, député.

Du Comité du transport des invalides:

Greg Latham, président du comité.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

Morning Sitting:

From the Government of the Province of Alberta:

Clarence J. Roth, Deputy Minister, Planning and Services,
Alberta Economic Development and Trade;
Ray C. Bassett, Senior Director—Transportation Economics
and Analysis, Alberta Economic Development and Trade;
Roderick R. Thompson, Senior Director/Passenger Services,
Alberta Economic Development and Trade;
Gordon I. Bellingham, Chairman, Motor Transport Board,
Alberta Transportation and Utilities.

From Sultran Ltd.:

Kevin B. Doyle, President;
William A. Tett, Vice-President.

From Alberta Gas Chemicals:

T.J.A. Park, Manager, Transportation;
Allen E. Egglestone, Senior Vice-President;
Ken MacRae, Vice-President, Marketing.

From Dow Chemical Canada Inc.:

Robert T. Cooper, Traffic Manager;
John A. Matt, Materials Management.

From the Canadian Industrial Transportation League (Alberta Division):

B.G. (Brian) Tingley, Chairman.

TÉMOINS

Séance de l'avant-midi:

Du gouvernement de l'Alberta:

Clarence J. Roth, sous-ministre, Développement économique
et commerce;
Ray C. Bassett, directeur principal, Economie et analyse
des transports, Développement économique et commerce;
Roderick R. Thompson, directeur principal, Services aux
passagers, Développement économique et commerce;
Gordon I. Bellingham, président, Commission du transport
motorisé, Transports et services.

From Sultran Ltd.:

Kevin B. Doyle, President;
William A. Tett, vice-président.

De l'Alberta Gas Chemicals:

T.J.A. Park, chef, Transports;
Allen E. Egglestone, premier vice-président;
Ken MacRae, vice-président, Commercialisation.

De Dow Chemical Canada Inc.:

Robert T. Cooper, directeur du trafic;
John A. Matt, Gestion des matériels.

De La ligue canadienne du trafic industriel (division de l'Alberta):

B.G. (Brian) Tingley, président.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Wednesday, March 18, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 20

Le mercredi 18 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport
by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 18, 1987
(31)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m. this day, in Regina, Saskatchewan, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

In attendance From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses; From the Grain Services Union (C.L.C.): Henry Lamontagne, President; Walter Eberle, Senior Representative; Hugh J. Wagner, Secretary-Manager. *From the Senior Grain Transportation Committee:* J.M. Cormack, Chairman; A.E. Barry, Representative; Robert Beatty, Representative; D.E. Campbell, Representative. *From the Saskatchewan Wheat Pool:* Ray Howe, 2nd Vice-President; Dan Schmeiser, Research Manager; Glen McGlaughlin, Director—Research Division. *From the Saskatchewan Federation of Labour:* Brenda Makeechak, Vice-President; Ted Boyle, Communications Officer.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives from the Grain Services Union made a statement and answered questions.

The representatives from the Senior Grain Transportation Committee made a statement and answered questions.

The representatives from the Saskatchewan Wheat Pool made a statement and answered questions.

The representatives from the Saskatchewan Federation of Labour made a statement and answered questions.

At 12:22 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING (32)

The Standing Committee on Transport met at 1:26 o'clock p.m., this day, in Regina, Saskatchewan, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 18 MARS 1987
(31)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à Regina, en Saskatchewan, aujourd'hui à 9 h 30, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: Du Syndicat des services du grain: Henry Lamontagne, président; Walter Eberle, premier représentant; Hugh J. Wagner, secrétaire-directeur. *Du Comité supérieur de transport du grain:* J.M. Cormack, président; A.E. Barry, représentant; Robert Beatty, représentant; D.E. Campbell, représentant. *Du Saskatchewan Wheat Pool:* Ray Howe, deuxième vice-président; Dan Schmeiser, directeur de la recherche; Glen McGlaughlin, directeur, division de la recherche; *De la Fédération du travail de la Saskatchewan:* Brenda Makeechak, vice-présidente; Ted Boyle, agent des communications.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule no 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants du Syndicat des services du grain—CCT font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants du Comité supérieur de transport du grain font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants du Saskatchewan Wheat Pool font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la Fédération du travail de la Saskatchewan font une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 22, le Comité lève la séance jusqu'à plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (32)

Le Comité permanent des transports se réunit à Regina, en Saskatchewan, aujourd'hui à 13 h 26, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl

Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Saskatchewan Minerals Company: T.D. Lavineway, Director of Marketing; Dave Newstead, Marketing Representative. *From Cominco Chemicals and Fertilizers:* S.B. Uggerslev, Distribution and Supply Manager; L.W. Burnett, Supervisor, Market Supply & Rates. *From Weyerhaeuser Ltd. (Saskatchewan Division):* Ron Anspach, Manager, Traffic. *From the Potash Corporation of Saskatchewan:* Andrew Elliott, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs. *From Prairie Malt Limited:* Alfred A. Presber, Director of Sales and Marketing; Dennis G. Schreiber, Director of Sales and Transportation. *From the Government of Saskatchewan, Department of Highways and Transportation:* Neil Petrovitch, Director; Jack Sutherland, Dep. Min. Saskatchewan Highways and Transportation; Bill McLaren, Chairman, Highway Traffic Board; Phil Pearson, Executive Director of Transportation Planning Research.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives from the Saskatchewan Minerals Company made a statement and answered questions.

The representatives from Cominco Chemicals and Fertilizers made a statement and answered questions.

The representatives from Weyerhaeuser Ltd. (Saskatchewan Division) made a statement and answered questions.

The representatives from the Potash Corporation of Saskatchewan made a statement and answered questions.

The representatives from Prairie Malt Limited made a statement and answered questions.

The representatives from the Government of Saskatchewan, Department of Highways and Transportation made a statement and answered questions.

At 4:17 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De la Saskatchewan Minerals Company: T.D. Lavineway, directeur de la commercialisation; Dave Newstead, représentant de la commercialisation. *De Cominco Chemicals and Fertilizers:* S.B. Uggerslev, directeur de la distribution et des approvisionnements; L.W. Burnett, surveillant, Approvisionnement et taux de commercialisation. *De Weyerhaeuser Ltd. (division de la Saskatchewan):* Ron Anspach, directeur du trafic. *De la Potash Corporation of Saskatchewan:* Andrew Elliott, directeur, Planification de la distribution et des affaires relatives à la réglementation. *De Prairie Malt Limited:* Alfred A. Presber, directeur des ventes et de la commercialisation; Dennis G. Schreiber, directeur des ventes et du transport. *Du gouvernement de la Saskatchewan, ministère de la Voirie et des Transports:* Neil Petrovitch, directeur; Jack Sutherland, sous-ministre, Voirie et Transports Saskatchewan; Bill McLaren, président, Commission du trafic routier; Phil Pearson, directeur exécutif, Recherche en matière de planification des transports.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule no 11*).

Le Comité examine de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants de la *Saskatchewan Minerals Company* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de *Cominco Chemicals and Fertilizers* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de *Weyerhaeuser Ltd. (division de la Saskatchewan)* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la *Potash Corporation of Saskatchewan* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la *Prairie Malt Limited* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants du gouvernement de la Saskatchewan, ministère de la Voirie et des Transports, font une déclaration et répondent aux questions.

À 16 h 17, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

G.A. Birch
Clerk of the Committee

Le greffier du Comité
G.A. Birch

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, March 18, 1987

• 0930

The Chairman: I see a quorum for calling evidence. Our first witness is the Grain Services Union, Mr. Wagner.

Welcome, Mr. Wagner.

Mr. Hugh Wagner (Secretary Manager, Grain Services Union): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Wagner, if you could introduce the gentlemen with you, we could start in with the presentations.

Mr. Wagner: Mr. Chairman, with me are Henry Lamontagne, who is our President and president of the union's largest local, as well as being a grain elevator agent; and our Senior Representative, Mr. Walter Eberle.

I have a few summary remarks on our brief, and I will deal with those highlights. We were fortunate to appear before the committee in November 1985, when the committee was holding hearings on *Freedom to Move*, and we are again pleased to have the opportunity to present our views to you.

In our view, the bills being considered by the committee contain a very real prospect for creating confusion, deterioration of service, and a generally negative realignment of our transportation system without there being any convincing evidence that the benefits of the proposed relative deregulation outweigh the risks. Again in our view, granting greater influence to market forces requires more stringent scrutiny than that which has occurred to date. We think, given the essential role transportation policy has played in the development of our country, it is a mistake at this time to push forward so hastily with the sweeping changes inherent in Bill C-18. We say this notwithstanding the provision in the proposed legislation for a periodic review mechanism.

Our assessment of U.S. experience has sharpened our concern about the pitfalls of drastically revising a regulatory regime that has, under the terms of the National Transportation Act, in our opinion generally served Canadians in a balanced and reasonable way. Furthermore, as an organization of workers who work with the transportation system, we are somewhat disappointed and concerned that the proposed legislation before the committee gives no indication that the welfare of workers in the various modes has been considered, nor is there any provision for assisting them in any adjustment

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 18 mars 1987

Le président: Puisque nous avons le quorum, je peux déclarer la séance ouverte. Notre premier témoin est le Syndicat des services du grain représenté par M. Wagner.

Bienvenue, monsieur Wagner.

M. Hugh Wagner (secrétaire général, Syndicat des services du grain): Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Wagner, si vous pouviez nous présenter les gens qui vous accompagnent, nous pourrions ensuite commencer les présentations.

M. Wagner: Monsieur le président, je suis accompagné de Henry Lamontagne qui est notre président tout en étant le président du plus important local du syndicat, ainsi qu'agent d'éleveurs à grain. M. Walter Eberle, représentant senior, s'est joint à nous.

J'aimerais commencer par quelques remarques préliminaires sur notre mémoire, puis revenir plus en détail sur ces sujets par la suite. Nous avons eu la chance d'être entendus par le Comité en novembre 1985, alors que vous teniez des audiences sur *Aller sans entraves*. Nous sommes encore ravis d'avoir la possibilité de vous faire part de nos opinions.

À notre avis, les projets de loi que le Comité étudie présentent un risque très réel d'engendrer la confusion, la détérioration des services et, en général, un réalignement négatif de notre système de transport sans que rien n'indique que les avantages de cette déréglementation qui est proposée l'emportent sur les risques. Nous sommes encore d'avis que pour accorder une plus grande influence aux forces du marché, il faut procéder à un examen plus rigoureux que celui auquel on s'est livré jusqu'à maintenant. Nous croyons que, étant donné le rôle primordial que la politique des transports a joué dans le développement de notre pays, ce serait une erreur pour l'instant de pousser plus loin aussi rapidement les changements importants que contient le projet de loi C-18. Nous affirmons ceci indépendamment de la disposition prévoyant un mécanisme de révision périodique.

Les évaluations que nous faisons de l'expérience américaine ont accentué nos inquiétudes quant aux pièges que pose la révision en profondeur d'un régime de réglementation. Celui que nous connaissons, régi par la Loi nationale sur les transports, a à notre avis, dans l'ensemble, bien servi les Canadiens en apportant des solutions équilibrées et raisonnables. De plus, comme organisation des travailleurs, au sein du système de transport, nous sommes dans une certaine mesure déçus et inquiets de ne trouver aucune trace dans la législation proposée de préoccupation du bien-être des travailleurs

[Text]

and negative effects that may come about as a result of the legislation operating in the transportation market.

We do not believe the matter before this committee comes down to a choice between the dead hand of bureaucracy versus the invisible hand of the market. History has taught us that neither extreme serves society well. What Canadians require, we submit, is a balanced approach to transportation regulation which takes into account the interests of all concerned. What Canadians need is the assurance that transportation policy will be an integral part of a national economic strategy to create a just and equitable society.

Looking at the bill per se, beginning with clause 6 and the proposal to replace the present Canadian Transportation Commission with a new transportation agency, we consider that to be a mistake. Not only will the national transportation agency in its proposed format, in our view, become very quickly overburdened with the number of tasks it has been assigned in dispute resolution and so forth, but perhaps more importantly, we think the manner in which it is proposed to create a transportation agency runs the very real risk of making the agency an extension of Cabinet, thereby undermining the traditional regulatory impartiality that has, in our view, characterized the Canadian Transportation Commission's function within transportation.

• 0935

Furthermore, the extension of Cabinet and ministerial powers to issue policy directives to the proposed agency and, indeed, the authority of the Cabinet and the Minister through the Cabinet to intervene directly in transportation issues, in our view creates a worrisome residue of power in the hands of a single political office and could make very serious national and regional transportation issues the subject of partisan political lobbying, partisan political considerations and generally not of the same quality and nature that now exists with regard to transportation matters under review by the CTC. We think that would be a step backwards.

With regard to other matters in Bill C-18, we are concerned about the asset acquisition clauses and the relaxed entrance requirements since in our view they have the potential for acting in combination to briefly perhaps result in a more competitive environment only to be followed by the further consolidation of the system, centralization of services, increased concentration of ownership, both within modes and perhaps across modes, to the detriment of all concerned. And recognizing that we may well be dealing at present and in the future with an oligopolistic situation, in our view that is where sensible and sound public regulation is essential in order to balance the interests of the owners and major participants

[Translation]

des divers modes de transport. Nous n'y voyons non plus aucune clause qui les aiderait à s'ajuster au résultat de l'application de cette législation sur le marché du transport, ni aucune clause permettant d'adoucir ses effets néfastes.

Nous ne croyons pas que la question à l'étude devant ce Comité se résume à un choix entre la lourdeur de la bureaucratie et les forces invisibles du marché. L'expérience nous enseigne qu'aucun des deux extrêmes n'est à l'avantage de la société. Nous prétendons que les Canadiens ont besoin d'une approche équilibrée à la réglementation du transport, réglementation qui tienne compte des intérêts de toutes les parties concernées. Ce dont les Canadiens ont besoin, c'est de l'assurance que la politique de transport fera partie intégrante d'une stratégie économique nationale pour créer une société juste et équitable.

Pour revenir au projet de loi lui-même, venons-en à la clause 6 et à la proposition de remplacer l'actuelle Commission des transports par un nouvel Office des transports. Nous croyons que c'est là une erreur. À notre avis, l'Office national des transports, avec la structure proposée, sera vite noyé sous le nombre de tâches qui lui sont attribuées pour le règlement des différends, etc. Nous croyons, et c'est encore plus important, que la façon dont on s'y prend pour créer un Office des transports présente le risque très réel de mettre en place un Office qui soit en réalité un prolongement du Cabinet, minant ainsi l'impartialité traditionnelle de la réglementation qui a, à notre avis, caractérisé le fonctionnement de la Commission canadienne des transports dans ce secteur.

De plus, le prolongement des pouvoirs du Cabinet et des ministres d'émettre des directives de politique à l'office proposé, et en particulier le pouvoir du Cabinet et des ministres, par l'intermédiaire du Cabinet, d'intervenir directement dans les questions de transport, mettraient à notre avis dans les mains d'une unité politique unique un pouvoir résiduel inquiétant. D'importantes questions nationales et régionales de transport pourraient faire l'objet d'un lobbying et de considérations politiques partisans. L'approche n'aurait plus la même qualité et la même nature que celle qu'a la CCT quand elle se penche sur les questions dans le domaine du transport. Nous croyons que ce serait là un pas en arrière.

En ce qui concerne les autres éléments du projet de loi C-18, nous nous inquiétons des dispositions sur les acquisitions d'actifs et sur le relâchement des exigences imposées à l'entrée des nouveaux venus dans le secteur. En effet, à notre avis, ces dispositions portent en elles, prises ensemble, la possibilité de créer un milieu plus compétitif mais qui serait suivi par une plus grande consolidation du système, une centralisation plus poussée des services, une augmentation de la concentration de la propriété, à la fois au sein des divers modes de transport et entre les modes de transport, le tout au détriment de toutes les parties concernées. Et reconnaissant que nous pouvons bien nous trouver, aujourd'hui et à l'avenir, dans

[Texte]

in the system against the interests of those who rely on it for service.

In our opinion the bill is lacking very seriously because it does not address and maintain by action or by deed the need for placing public service and public interest as the primary criterion with which government should review and consider transportation issues.

Confidential contracts, Mr. Chairman, and the provision for those is confusing with respect to the act. Subclause 112(2) stipulates that every rate shall be compensatory. Subclause 113(1) enables a person to complain to the National Transportation Agency that a rate is not compensatory. Clause 120 enables confidential contracts between shippers and railways. Subclause 120(5) prohibits the National Transportation Agency or any member or officer or employee, etc. from disclosing rates in a confidential contract to any person who is not a party to the contract. Even if it was in that context, even if the National Transportation Agency were to determine that a rate in a confidential contract is not compensatory, subclause 61(2) says that the agency shall not under subclause (1) revise any rate, term or condition contained in a confidential contract.

Therefore, what we see as a major flaw in that area, is that two parties in the context of a confidential contract could arrive at an agreement on rates and other matters affecting the transportation of goods to the disadvantage of other shippers or carriers or the public generally, but how would you know and have the ability to complain that that was one aspect of an unfair environment since the information is totally secret? In any event, what would be the point in complaining since the agency has no authority to revise any terms or condition of a confidential contract? We see that as a major flaw in the proposed legislation.

In our view, the present system of published tariffs, minimum and maximum rates and so on, constitute a much cleaner and equitable system of rate-making. Confidential contracts by and large will only benefit powerful shippers, those with the market leverage, or carriers to the detriment in our view of other system participants.

As our name suggests, Mr. Chairman, our union is involved very directly in the grain handling business. They tend to work in country elevators and operations associated with them. Does Bill C-18 preserve the status quo with regard to abandonment and abandonment procedures of grain-dependent branch lines? It would seem so on the surface, but when we consider subclause 3(2) of Bill C-18 our confidence begins to waiver.

[Traduction]

une situation oligopolistique, nous croyons qu'il est nécessaire d'avoir une réglementation publique sensée et saine pour assurer un équilibre entre les intérêts des propriétaires et des principaux participants au système et ceux de ceux qui dépendent du service qu'ils assurent.

Le projet de loi ne précise pas de façon explicite ou implicite que le gouvernement doit, lorsqu'il étudie des questions de transport, accorder la priorité aux critères de service public et d'intérêt public. C'est là, à notre avis, une lacune importante.

Nous trouvons également, monsieur le président, que les dispositions sur les contrats confidentiels de ce projet de loi créent la confusion. La sous-disposition 112(2) précise que tous les prix doivent être compensatoires. Ensuite, la sous-disposition 113(1) permet à un individu de se plaindre auprès de l'Office national des transports qu'un prix ne soit pas compensatoire. La disposition 120 permet aux expéditeurs et aux compagnies de chemin de fer de passer des contrats confidentiels. La sous-disposition 120(5) interdit à l'Office national de transports, ou à tout membre, agent ou employé de cet office, de divulguer les prix d'un contrat confidentiel à toute personne qui n'est pas partie au contrat. Même en le remettant dans son contexte, même si l'Office national des transports devait en arriver à la conclusion qu'un prix prévu par un contrat confidentiel n'a pas de caractère compensatoire, la sous-disposition 61(2) dit que l'Office n'a pas les pouvoirs, en vertu de la sous-disposition (1), de réviser un prix ou les conditions d'un contrat confidentiel.

Avec la disposition sur les contrats confidentiels, deux parties peuvent donc en arriver à une entente sur des prix et d'autres questions touchant le transport de marchandises, au détriment des autres expéditeurs ou transporteurs, ou du public en général. Mais comment pourriez-vous le savoir et pourriez-vous prétendre qu'il y a dans ce contrat un élément injuste puisque l'information est protégée par le secret! Quel intérêt y aurait-il à se plaindre lorsque l'Office n'a pas le pouvoir pour réviser les conditions d'un contrat confidentiel? C'est là à notre avis une faiblesse grave à la législation proposée.

Nous sommes d'avis que le système actuel de prix publiés, avec les prix minimum et maximum, etc., est un système beaucoup plus net et beaucoup plus juste de fixation des prix. Dans l'ensemble, les contrats confidentiels ne profiteront qu'aux gros expéditeurs, ceux qui agissent sur le marché, ou aux gros transporteurs. Nous croyons que cela sera au détriment des autres participants du système.

Comme notre nom l'indique, monsieur le président, notre syndicat s'occupe très précisément de la manutention du grain. Nos membres travaillent dans les élévateurs à grain du pays et dans les activités qui y sont rattachées. Le projet de loi C-18 préserve-t-il le statu quo en ce qui concerne les abandons d'embranchement, et leurs procédures, pour les embranchements consacrés au transport des céréales? On le croirait au premier abord,

[Text]

Specifically, under subclause 3(2), if the Minister determines that in his opinion national transportation policy is best served by opting for the substitution of rail movement of grain—for example, by trucking—he could enter into agreements to bring about such change and issue a directive to the NTA to that effect. There is evidence of this possibility in the form of an off-track elevator experiment in the Fisher Branch subdivision in Manitoba and a proposal for a similar off-track arrangement from the grain shipping point of Simmie, Saskatchewan.

We would ask that the committee take a look at clause 119 as well. Although prior clauses appear to exempt those matters under the ambit of the Western Grain Transportation Act from direct effect by the rate-setting mechanisms of Bill C-18, clause 119 by itself does not specifically exempt the movement of grain covered by the WGTA from the ambit of agreed charges, or rates agreed upon by the company and the shipper in a confidential contract.

We did go to the trouble of checking with the Office of Regulatory Reform, and we were assured that it was not intended that the confidential contract and agreed-charges provisions of Bill C-18 extend to grain movement. However, we suggest that this may be made explicit and clarified in the context of the legislation before the committee.

To sum it up, Mr. Chairman, we would urge that the committee use the time that exists between the present and the autumn to develop a bipartisan information package for Canadians; that the legislation, if you like, be delayed. Based on an information package and provision of a full explanation of what the intent, thrust, and possible effects of Bill C-18 are, public forums should be held across the country on a more extensive basis than the committee hearings allow, so that informed discussion and debate by all interested Canadians can be brought into play on proposed legislation. In our view, many more people, once familiar with an understanding of the thrust of Bill C-18, would come to the fore and make their views known. The result could only be better transportation legislation.

In summary, Mr. Chairman, those are our views. We are available, of course, at your pleasure to answer any questions that committee members might have.

The Chairman: Thank you, Mr. Wagner, for your views, especially the general one of outlining your concern about jobs. This is understandable not only from your point of view but also from the point of view of many witnesses

[Translation]

mais quand on étudie la sous-disposition 3(2) du projet de loi, on en devient moins sûr.

• 0940

De façon plus précise, si le ministre détermine, d'après la sous-disposition 3(2), qu'à son avis la politique nationale du transport sera mieux servie en remplaçant le transport ferroviaire des céréales par, par exemple, le transport par camion, il peut alors passer des ententes pour mettre en place de tels changements et émettre une directive à cet effet à l'ONT. L'expérience d'un éleveur en dehors d'une voie ferrée dans la subdivision de *Fisher Branch*, au Manitoba, illustre cette possibilité. On a également proposé une entente comparable au transport par d'autres moyens de transport que le chemin de fer à partir du point d'expédition de céréales Simmie, en Saskatchewan.

Nous voudrions que le Comité se penche également sur la disposition 119. Bien que les clauses précédentes semblent ne pas soumettre aux mécanismes de fixation des prix du projet de loi C-18 des domaines relevant de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la clause 119 ne dispense pas le mouvement des céréales, pourtant couvert pas la LTGO, des prix sur lesquels les parties se sont entendues, ou des prix sur lesquels une société et un expéditeur se sont entendus dans un contrat confidentiel.

Nous avons pris la peine de vérifier avec le Bureau de la réforme de la réglementation, et on nous a assurés que les dispositions sur les contrats confidentiels et les prix faisant l'objet d'ententes du projet de loi C-18 ne devaient pas s'appliquer au transport des céréales. Nous croyons cependant qu'il faudrait clarifier cela et le dire explicitement dans le projet de loi.

En résumé, monsieur le président, nous incitons fortement le Comité à profiter du temps qui lui reste d'ici l'automne pour élaborer un programme d'information bipartisan à l'intention des Canadiens. Cela supposerait le report de l'adoption de la législation. En se servant de ce programme d'information, et en donnant tous les renseignements sur l'intention, la portée et les effets possibles du projet de loi C-18, on pourrait alors organiser des forums publics à travers le pays sur une base plus large que celle des audiences de ce Comité. Tous les Canadiens concernés par la législation proposée pourraient alors, une fois bien informés, faire part de leurs opinions sur cette législation. Nous croyons que s'ils avaient une meilleure connaissance de la portée du projet de loi C-18, beaucoup plus de gens s'exprimeraient sur ce sujet. Cela ne pourra avoir pour résultat qu'une amélioration de la législation du transport.

En résumé, monsieur le président, c'est ce que nous pensons du projet de loi. Nous nous ferons bien sûr un plaisir de répondre à toutes les questions que les membres du Comité pourraient souhaiter nous poser.

Le président: Merci, monsieur Wagner, de nous avoir fait part de votre point de vue, en particulier en ce qui concerne vos préoccupations quant aux emplois. C'est là une préoccupation fort compréhensible, non seulement

[Texte]

and the committee. You also directed attention to some parts of the bill that give you very particular concerns—for instance, the part about the Western Grain Transportation Act and the grain movement. That subject came up yesterday in Alberta and it is good to have it highlighted here again.

I call upon the first questioner, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Welcome to the Queen city of the plains. Gentlemen, thank you for your brief. I see at the outset that you are amongst the first to point out the conflict in the legislation itself as between confidential contracts and the rate making and compensatory rates. If this committee does not amend the bill on that one there is going to be trouble.

However, I appreciate your views on the confidential contracts. Basically, I think they are anti-competitive and have no place in a transportation system of common carriers. But on the other hand, it has been urged upon us by other groups that confidential contracts should at least apply to cross-border traffic with the United States in order to give our trucking and rail industry an equal chance with what U.S. transporters have under the Staggers Act and other laws and regulations. The Canadian Trucking Association have fears, and so do the railroads, that the bill really provides a licence for a raid on their revenues. Would you agree at least that confidential contracts would have a place on that international traffic?

• 0945

Mr. Wagner: It is possible in order to protect the competitive situation of Canadian carriers. However, it seems to us that the problem could be resolved without going to that extent, in the sense we now have a regulatory environment which has, to a very great extent, protected much smaller Canadian carriers from being savaged economically by U.S.-based carriers. For example, information indicates, the three largest trucking outfits in the U.S. are larger than the Canadian sector as a whole.

In the context of the free trade negotiations, anything the government here does to give the Canadian sector a leg up, if you like, on the much larger U.S. competitors is going to come in for some pretty difficult scrutiny from U.S. trucking interests, and I do not know whether that would be the answer. Secondly, it would raise the question of whether freight could move under confidential contract south of the border—travel along American roadway, whether rail or motor vehicle—and end up back at some other point in Canada, having taken advantage of the best

[Traduction]

en ce qui vous concerne, mais aussi pour nombre des témoins et pour le Comité. Vous avez également attiré notre attention sur certaines parties du projet de loi qui vous inquiètent particulièrement, notamment en ce qui touche la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et le transport des céréales. Nous avons déjà abordé ce sujet hier en Alberta et c'est une bonne chose qu'il refasse surface ici aujourd'hui.

Je passe la parole à M. Benjamin, pour la première question.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Bienvenue dans la ville-reine des plaines. Messieurs, merci pour votre mémoire. Je constate que vous êtes parmi les premiers à attirer l'attention sur le conflit qu'il y a dans la législation entre les contrats confidentiels et la fixation des prix, et les prix à caractère compensatoire. Si ce Comité ne modifie pas cet aspect du projet de loi, il y aura des difficultés.

Je suis toutefois content que vous nous ayez fait part de vos opinions sur les contrats confidentiels. Je pense, pour l'essentiel, qu'ils sont anticoncurrentiels et n'ont pas de place dans un système de transporteurs publics. Par contre, d'autres groupes ont insisté devant nous pour que les contrats s'appliquent au moins au trafic transfrontalier avec les États-Unis pour donner à notre industrie du camionnage et du transport ferroviaire des chances égales à celles qu'ont les transporteurs américains en vertu de la Loi Staggers et d'autres lois et règlements. L'Association canadienne du camionnage, comme les compagnies de chemin de fer, craint que le projet de loi permette en réalité de pirater leurs revenus. Seriez-vous d'accord pour reconnaître que les contrats confidentiels ont leur place dans le domaine du transport international des marchandises?

M. Wagner: C'est possible, pour protéger la situation concurrentielle des transporteurs canadiens. Il me semble toutefois que le problème pourra être réglé sans aller jusque là, dans ce sens que nous disposons maintenant d'une réglementation qui a, dans une large mesure, protégé des transporteurs canadiens beaucoup plus petits de la domination économique des transporteurs implantés aux États-Unis. C'est ainsi que nous savons que les trois plus grandes organisations de camionnage aux États-Unis sont plus importantes que l'ensemble du secteur canadien.

Dans le cadre des négociations sur le libre-échange, tout ce que notre gouvernement fait pour venir en aide au secteur canadien par rapport aux concurrents américains beaucoup plus gros fera l'objet d'un examen très attentif du milieu américain du camionnage. Je ne sais pas si c'est une réponse. Cela soulève en second lieu la question de savoir si les marchandises pourraient, en vertu d'un contrat confidentiel, être transportées au sud de la frontière, c'est-à-dire en empruntant des itinéraires ferroviaires ou routiers américains, pour revenir en fin de

[Text]

of both worlds and having bypassed the Canadian network.

Mr. Benjamin: That is already happening in the case of lumber and pulp and a few other things. It is already occurring.

Mr. Wagner: Yes, it is.

What I am concerned about in the overall, with regard to truckers and railways, is it seems to me the people working in that industry, both the employers and the employees, could spend a good deal of time advising the committee and the Minister with respect to what their needs are and what the needs are of the public they serve, and then that should be considered before we are presented with any legislation.

I really do not see any hope or salvation in the notion of confidential contracts, because it could favour one shipper over another, even with respect to north-south trade; it could affect an American branch plant operation moving product from its base here to its headquarters or a larger parent base in the U.S., to the disadvantage of domestic manufacturers and so forth. It is fraught with all kinds of difficulties, in our view.

Mr. Benjamin: You see a conflict, I take it, between this bill and the Western Grain Transportation Act. Would you like to see in it a sort of notwithstanding clause—notwithstanding anything in Bill C-18, the Western Grain Transportation Act shall prevail—whether it is branch lines or rate setting?

Mr. Wagner: Yes, that is right. If this bill is to proceed at all, then we would want to have its status and the effect of it vis-à-vis the Western Grain Transportation Act specifically clarified. It does seem to suggest that at some points in the bill, but at other points, such as clause 119, it renders the matter ambiguous. Even more importantly than that, I think other clauses, such as the policy directive powers granted to the Cabinet and the Minister of Transport under the bill, are every bit as worrisome as the ambiguity I just referred to, because it could put us in the situation of having transportation determined by a single political office, based on no requirement to conduct the kind of hearing process the CTC now engages in.

Mr. Benjamin: The present law also gives the Minister or the Governor in Council the power to amend, delete, add to, or disallow a decision of the Canadian Transport Commission.

Mr. Wagner: Yes, that is dealt with in our brief.

Mr. Benjamin: Do you think this legislation extends that power further, or—

Mr. Wagner: No. In our view, this legislation reverses the channel of information and policy direction.

[Translation]

parcours au Canada. Ces marchandises auraient alors tiré parti au mieux des avantages des deux systèmes et auraient contourné le réseau canadien.

M. Benjamin: Cela se produit déjà dans le cas du bois d'oeuvre, de la pâte à papier et de quelques autres produits. C'est déjà un fait.

M. Wagner: Oui c'est vrai.

Ce qui m'inquiète dans tout ça, en ce qui concerne les camionneurs et les compagnies de chemin de fer, est qu'il me semble que les gens de ce secteur d'activités, les employeurs et les employés, pourraient passer beaucoup de temps à conseiller le Comité et le ministre sur la nature de leurs besoins et sur ceux du public qu'ils desservent. Il faudrait en tenir compte avant de présenter une législation.

À mes yeux, la notion de contrats confidentiels n'offre pas d'avantages ni de remèdes miracles. Elle pourrait en effet favoriser un expéditeur par rapport à un autre, même dans le cas du commerce Nord-Sud; elle pourrait affecter les activités d'une filiale américaine en territoire canadien expédiant des produits au siège social ou à une société affiliée aux États-Unis, au détriment des fabricants canadiens, etc. À notre avis tout cela est lourd de risques.

M. Benjamin: Vous percevez un conflit entre ce projet de loi et la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Admettons pour l'instant. Aimeriez-vous voir dans le projet de loi une clause nonobstant, c'est-à-dire que nonobstant le contenu du projet de loi C-18, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest devrait avoir préséance, qu'il s'agisse d'embranchements ou de fixation de prix?

M. Wagner: Oui c'est exact. Si ce projet de loi doit entrer en vigueur, nous aimerions alors que son statut par rapport à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest soit bien précisé, de même que ses effets sur celle-ci. Il laisse entendre pour certains éléments du projet de loi... mais pour d'autres, comme à la disposition 119, la question est ambiguë. Mais il y a plus important que cela. Je pense que d'autres dispositions, comme celles qui confèrent des pouvoirs au Cabinet et au ministre des Transports sont fort inquiétantes. Nous pourrions en effet nous retrouver dans une situation où les orientations du domaine de transport proviendraient d'un seul organisme politique, sans qu'il soit nécessaire de procéder aux types d'audiences que la CCT organise maintenant.

M. Benjamin: La législation actuelle permet également au ministre, ou au gouverneur en conseil, de modifier, supprimer, compléter ou rejeter une décision de la Commission canadienne des transports.

M. Wagner: Oui, nous en traitons dans notre mémoire.

M. Benjamin: Pensez-vous que cette législation renforce ce pouvoir ou...

M. Wagner: Non, à notre avis cette législation renverse la circulation de l'information et les orientations de politique.

[Texte]

[Traduction]

• 0950

At present the CTC holds hearings. Those affected and interested can participate and make their views known. Then, if you like, an impartial decision is made. The Minister, or the Cabinet, can then vary or rescind or overrule such a decision, but does so after and at his peril; after all those involved have made their views known and expressed the potential for impact on their situation.

This proposed legislation reverses that process. The Minister can simply tell the agency what to do; and it must do it, by virtue of the proposed act. There is no necessity and no specific requirement that hearings would be held. It says, if it is determined that they are required. Well, that is a fairly ambiguous thing. So the powers go beyond, where they now, as we said earlier, seem to make the proposed national transportation agency in effect an extension of Cabinet.

Mr. Benjamin: A point well taken.

I take it also you want this committee at least to put in our report, if not preferably in addition to the proposed legislation, what would take into account job security, severance pay, and so on under the Canada Labour Code.

Mr. Wagner: That is right. When we appeared before the committee in November 1985, you will note in our brief we repeated a number of specific questions as they affect labour in the industry and asked that the Minister address those questions, or his colleague, the Minister of Labour. To date that has not happened. Bill C-18 and Bill C-19, to the best of my knowledge and to the extent of our review, make absolutely no provision for any adjustment for any negative effects on people working within the industry. There is no mention of people working within the industry.

If we look at the American experience, there can be a very devastating effect. In the U.S., 40,000 people lost regular full-time jobs in the airline industry. Wages declined by 6%. Two-tier wage systems were introduced. Employers were able to foreclose on union contracts under section 11 of the American Federal Bankruptcy Act. People were disrupted and dislodged from secure employment.

The net benefit is really questionable. Overall local rates and domestic rates increased. Twenty fledgling carriers entered the market but have since ceased to operate, and the same market concentration that existed before now exists. But there was a very real and negative effect on people working within the industry.

Mr. Taylor: I would like to deal with a power of the agency in which you declare there is a conflict in the bill

Actuellement la CCT organise des audiences. Ceux qui sont concernés et intéressés peuvent y participer et faire part de leurs opinions. Ensuite, la CCT prend une décision impartiale. Le ministre, ou le Cabinet, peut ensuite modifier, abroger ou renverser cette décision, mais il le fait alors après et à ses risques, après que toutes les parties concernées aient fait part de leurs opinions et aient expliqué les effets possibles sur leur situation.

La législation proposée renverse ce processus. Le ministre peut simplement dire à l'Office ce qu'il doit faire, et il doit le faire avec la loi qui est proposée. Il n'est pas nécessaire de tenir des audiences, et celles-ci ne sont pas obligatoires. Le projet dit qu'il y en aura si elles sont jugées nécessaires. C'est là une formulation fort ambiguë. Ces pouvoirs vont donc beaucoup plus loin que maintenant et, comme nous l'avons dit plus tôt, semblent faire de l'Office national des transports proposé un prolongement du Cabinet.

M. Benjamin: C'est une bonne analyse.

Vous souhaitez également que ce Comité aborde dans son rapport les problèmes de la sécurité d'emploi, des indemnités de licenciement, et des autres mécanismes de ce genre relevant du Code canadien du travail. Vous aimeriez encore plus que nous ajoutions des clauses en ce sens à la législation proposée.

M. Wagner: C'est exact. Quand nous nous sommes présentés devant le Comité en novembre 1985, nous avons, comme vous le constaterez dans notre mémoire, répété un certain nombre de questions précises au sujet de la main-d'oeuvre dans ce secteur d'activités. Nous avons demandé au ministre, ou à son collègue, le ministre du Travail, d'étudier ces questions. Ça n'a pas été fait jusqu'à maintenant. Au mieux de ma connaissance et après l'étude que nous en avons faite, les projets de loi C-18 et C-19 ne renferment aucune disposition sur l'ajustement rendu nécessaire par les conséquences néfastes sur les employés de ce secteur d'activités. On ne parle pas des personnes qui travaillent dans ce secteur d'activités.

L'expérience américaine nous enseigne que cela peut avoir des effets dévastateurs. Aux États-Unis, au moins 40,000 personnes ont perdu des emplois à temps plein dans l'industrie aérienne. Les salaires ont diminué de 6 p. 100. Le système des deux tiers du salaire a fait son apparition. Les employeurs ont pu se dégager des contrats avec les syndicats en vertu de l'article 11 de la *American Federal Bankruptcy Act*. Les gens ont perdu la sécurité d'emploi.

On peut vraiment s'interroger sur les avantages nets. L'ensemble des prix locaux et intérieurs a augmenté. Vingt transporteurs novices sont arrivés sur le marché, mais ont cessé leurs activités depuis. On se retrouve avec la même concentration du marché qu'auparavant. Tout cela a toutefois eu des effets très réels et très néfastes sur les travailleurs de cette industrie.

M. Taylor: J'aimerais aborder la question d'un des pouvoirs de l'Office dont vous avez dit qu'il est, dans le

[Text]

regarding confidential contracts. I would like to refer you to subclause 112(2), which says "Every rate shall be compensatory".

Mr. Wagner: That is correct. It does.

Mr. Taylor: Every rate.

Mr. Wagner: Yes.

Mr. Taylor: So that includes confidential rates. Consequently, when an investigation is held under subclause 113(5), the agency does not reveal that rate, but it may disallow that rate if it is not compensatory. So really there is no conflict that I can see.

Mr. Wagner: Well, indeed, clause 112 does say that, Mr. Taylor. However, there is a provision further on. I forget the exact citation. But the agency can indeed inquire, where it finds that a rate is not compensatory in a confidential contract. However, all that needs to happen is for the parties involved to satisfy the agency that they did not enter into that non-compensatory rate for predatory reasons, and then that must remain undisturbed.

Secondly—

Mr. Taylor: Just a minute. If it is not compensatory, the agency must act. It "shall". It has no choice. It can disallow that act. It has to be compensatory.

• 0955

Mr. Wagner: I do not think that is clear.

Mr. Taylor: It is very clear. Every rate must be compensatory.

Mr. Wagner: That is a statement.

Mr. Taylor: No exceptions.

Mr. Wagner: That is a statement of principle. However—

Mr. Taylor: Yes, but you are putting in the however. The act does not say however.

Mr. Wagner: Oh, indeed it does.

Mr. Benjamin: It does so.

Mr. Taylor: No it does not.

Mr. Wagner: Yes. Then perhaps you could explain to me the effect of subclause 61(2), where it says:

The Agency shall not under subsection (1) revise any rate, term or condition contained in a confidential contract.

Mr. Taylor: They are not asked to revise. They disallow it.

Mr. Wagner: With all due respect—

Mr. Taylor: Certainly they cannot revise it, but they can disallow it.

[Translation]

projet de loi, source de conflit en ce qui concerne les contrats confidentiels. Je fais ici référence à la sous-disposition 112(2) qui dit «tous les prix doivent être compensatoires».

M. Wagner: C'est bien exact.

M. Taylor: Tous les prix.

M. Wagner: Oui.

M. Taylor: Cela comprend donc les prix confidentiels. Par conséquent, quand on mène une enquête en vertu de la sous-disposition 113(5), l'Office ne révèle pas ce prix, mais il peut le renverser s'il n'a pas de caractère compensatoire. Je ne vois pas où est le conflit.

M. Wagner: Eh bien, en vérité, monsieur Taylor, la disposition 112 dit bien cela. Il y a toutefois une autre disposition. J'ai oublié la citation exacte. L'Office peut faire enquête quand il arrive à la conclusion qu'un prix n'a pas de caractère compensatoire dans le cadre d'un contrat confidentiel. En vérité, tout ce que cela impose aux parties concernées est de convaincre l'Office qu'elles n'ont pas pratiqué de prix sans caractère compensatoire pour nuire à de tierces parties. Si elles y arrivent, il n'y a pas de modification.

En second lieu. . .

M. Taylor: Un instant s'il vous plaît. Si ce ne sont pas des prix à caractère compensatoire, l'Office doit agir. Il «doit». Il n'a pas le choix. Il a le pouvoir d'annuler cette entente. Le prix doit avoir un caractère compensatoire.

M. Wagner: Je ne crois pas que ce soit clair.

M. Taylor: C'est très clair. Tous les prix doivent avoir un caractère compensatoire.

M. Wagner: C'est une affirmation.

M. Taylor: Qui ne fait pas d'exceptions.

M. Wagner: C'est une affirmation de principe. Cependant. . .

M. Taylor: Oui, mais vous ajoutez un cependant. La loi ne dit pas cependant.

M. Wagner: Oh oui, elle le fait.

M. Benjamin: Elle le fait.

M. Taylor: Non, elle ne le fait pas.

M. Wagner: Si. Vous pourriez peut-être alors m'expliquer les conséquences de la sous-disposition 61(2), où il est dit:

(2) Le paragraphe (1) n'autorise pas l'Office à modifier le prix ou les conditions d'un contrat confidentiel.

M. Taylor: On ne leur demande pas de réviser, ils renversent.

M. Wagner: Avec tout le respect que. . .

M. Taylor: Il est certain qu'ils ne peuvent pas réviser les conditions, mais ils peuvent les renverser.

[Texte]

Mr. Wagner: With all due respect, Mr. Taylor, as I read the legislation, again there is a subsequent section dealing with the matter of where rates are not found to be compensatory. And if the carrier and the shipper involved can satisfy the agency that they have not entered into that for a predatory reason, then as I read the legislation, in any event, nothing can be done about it.

Second, it is not abundantly clear that the agency itself would inquire into the rate structures. As the legislation stands and has been explained to me by a variety of people who have examined it, while clause 112 does stipulate that every rate should be compensatory, in a confidential contract there is no practical means for other affected parties to be aware of the rate and therefore to allege that it is not compensatory; thereby they are being affected prejudicially.

Mr. Taylor: I think the very fact that someone complains to the agency, then the agency "shall" carry out an investigation. But the agency then must disallow it if it is not compensatory. That is a basic of the act.

Mr. Wagner: That may be the objective, but it is not clear that this is provided for here.

Mr. Taylor: While it may not be clear to you, it is very clear to me. But if there is some question, maybe we should take a look at it and make it clearer, because I think the agency has to have the power to say if this is not compensatory it is disallowed.

Mr. Wagner: I would urge—

Mr. Taylor: We cannot have any rate that is not compensatory.

Mr. Wagner: I urge the committee to take a look at that. I have read other digests, for example, prepared by Westac, the Western Transportation Advisory Council. Their digest, while not taking a pro or con position, since it is made up of all industry participants, arrives at the same conclusion that I do.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Wagner: Second, I guess the critical point is how would I make a complaint if I am not aware of the contents?

Mr. Taylor: Of course, it is a confidential contract. But if a merchant down the rail line feels there is something funny going on under the table, then he can certainly make a complaint to the agency.

Mr. Wagner: I think what that would invite, Mr. Taylor, is a situation where, in order to protect my interests, I might periodically file complaints with respect to arrangements between my competitor and the carrier. Pretty soon the agency would be bogged down sorting and sifting through all kinds—

[Traduction]

M. Wagner: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur Taylor, j'ai lu la législation. Il y a plus loin une section qui traite des prix dont on juge qu'ils n'ont pas de caractère compensatoire. Si le transporteur et l'expéditeur concernés peuvent convaincre l'Office qu'ils n'ont pas passé de contrat confidentiel pour nuire à des tiers, si je comprends bien la législation, on ne peut rien faire.

En second lieu, il n'est pas très clair que ce soit l'Office lui-même qui fasse enquête sur les structures de prix. Dans l'état actuel de la législation, et tel que cela m'a été expliqué par plusieurs personnes qui l'ont étudiée, alors que la disposition 112 énonce que tout prix doit avoir un caractère compensatoire, les autres parties concernées ne disposent pas de moyens pour avoir connaissance des prix et donc, ne peuvent pas prétendre qu'ils n'ont pas de caractère compensatoire. Elles subissent donc un préjudice.

M. Taylor: Je crois plus simplement que si quelqu'un se plaint à l'Office, alors l'Office «doit» mener une enquête. Si les prix n'ont pas de caractère compensatoire, alors l'Office doit annuler l'entente. C'est le fondement de la loi.

M. Wagner: C'est peut-être l'objectif, mais ce n'est pas clair avec la formulation actuelle.

M. Taylor: Si ce n'est pas clair pour vous, c'est très clair pour moi. Toutefois, si cela pose un problème, peut-être devrions-nous y regarder de plus près et le clarifier, car je crois que l'Office doit avoir le pouvoir de dire que si un prix n'a pas de caractère compensatoire, le contrat confidentiel est annulé.

M. Wagner: J'insisterais. . .

M. Taylor: Il ne doit pas y avoir de prix qui n'ait pas de caractère compensatoire.

M. Wagner: J'insiste pour que le Comité se penche sur cette question. J'ai lu d'autres analyses, par exemple, celle préparée par Westac, le *Western Transportation Advisory Council*. S'ils ne prennent position ni pour ni contre, puisque tous les participants de l'industrie adhèrent à ce conseil, leur analyse arrive à la même conclusion que moi.

M. Taylor: Oui.

M. Wagner: Ensuite, je suppose que l'élément critique est de savoir comment je pourrais porter plainte si je n'ai pas connaissance du contenu.

M. Taylor: Bien sûr, c'est un contrat confidentiel. Mais si un commerçant, le long de la voie ferrée, a le sentiment qu'il se passe quelque chose de bizarre, il peut certainement porter plainte auprès de l'Office.

M. Wagner: Ce sera là une invitation, monsieur Taylor, parce que, pour protéger mes intérêts, je pourrais déposer périodiquement des plaintes au sujet des ententes entre mes concurrents et le transporteur. L'Office serait rapidement noyé à trier et classer toutes ces. . .

[Text]

Mr. Taylor: I think you are guessing now. In Alberta we have had confidential contracts in trucking associations for 20 or 25 years and I do not know of any complaint that ever came out of it. It moved goods. It has provided jobs. And it gives a trucker a chance to give a special rate if there is something special about the load. Maybe it is a load of feathers. You cannot charge the same rate for a load of feathers as you do for a load of steel. However, I do not want to argue the point.

One other point I would like to make is—

Mr. Wagner: A tonne of steel would weigh the same as a tonne of feathers, though.

Mr. Taylor: You cannot get a tonne of feathers on a truck, if you know what a truck is like.

An hon. member: How about horse manure?

Mr. Taylor: You have to be practicable and sensible in this thing.

There is one other point I would like to mention, Mr. Chairman, if my time is still okay. I think we have to check the Western Grain Transportation Act against this particular bill. I believe it has been done, but I think we have to be very, very sure there will be no conflict between those two particular pieces of legislation. I agree we have to make a very careful check on that.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. Mr. Belsher, a very short one please. We must try and stick to our schedule unfortunately.

Mr. Belsher: Thank you very much, Mr. Chairman.

• 1000

I was interested in your comments in your brief here about the off-track elevator experiments, and also your comments about possible realignment of certain branch lines. It was my understanding that through the Western Grain Stabilization Act, and also in Bill C-18, where the agency deems the line should remain, the railways will be compensated for the difference of what they can collect from the freight that is there.

Mr. Wagner: Yes.

Mr. Belsher: What more protection are you envisioning should be in here? Are you not cognizant of the fact that the railways came in in the 1910s, 1920s, and I guess there was the odd line put in in the early 1930s, when the team of horses was the main avenue for delivering grain to the elevators? We are now in the 1980s. So what additions are you thinking should be in Bill C-18? I am thinking what

[Translation]

M. Taylor: Je crois que vous faites des hypothèses pour l'instant. Des contrats confidentiels existent en Alberta, pour les associations de camionnage, depuis 20 à 25 ans et je n'ai pas entendu dire que cela y soulevait beaucoup de problèmes. Cela permet de transporter les marchandises. Cela a créé des emplois. Un camionneur a ainsi la possibilité de consentir un prix spécial si le chargement a des caractéristiques particulières. C'est peut-être un chargement de plumes. Vous ne pouvez pas facturer la même chose pour un chargement de plumes et pour un chargement d'acier. Je ne tiens toutefois pas à discuter de cette question.

Un autre point que je voudrais aborder est. . .

M. Wagner: Une tonne d'acier a pourtant le même poids qu'une tonne de plumes.

M. Taylor: Vous ne pouvez pas charger une tonne de plumes sur un camion si vous savez comment est fait un camion.

Une voix: Et le crottin de cheval?

M. Taylor: Il faut être pratique et sensé.

Il y a un autre élément que j'aimerais signaler, monsieur le président, si j'en ai le temps. Je crois que nous devrions étudier la Loi sur le transport du grain de l'Ouest parallèlement à ce projet de loi. Je crois que ça a été fait, mais nous devons être absolument certains qu'il n'y a pas de conflits entre ces deux éléments de la législation. Je reconnais que nous devons faire une vérification très attentive à ce sujet.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Monsieur Belsher, une question très brève, s'il vous plaît. Nous devons malheureusement nous efforcer de respecter notre horaire.

M. Belsher: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai été particulièrement intéressé par vos commentaires, dans votre mémoire, sur des expériences d'élévateur en dehors des voies ferrées, ainsi que par ceux sur le réaligement possible de certains embranchements. Ma compréhension de la Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest, et du projet de loi C-18, était que si l'Office juge que cette voie doit continuer à être exploitée, les compagnies de chemin de fer toucheraient des compensations pour la différence d'avec ce qu'ils peuvent toucher sur le transport des marchandises qui sont là.

M. Wagner: Oui.

M. Belsher: A quelle protection additionnelle songez-vous? Savez-vous que les chemins de fer ont fait leur apparition dans les années 1910, 1920 et je crois que les lignes spéciales ont été mises en place au début des années 1930, alors que les chevaux étaient le principal moyen de livraison des céréales aux élévateurs? Nous sommes maintenant dans les années 1980. Aussi, que souhaiteriez-

[Texte]

is in the Western Grain Transportation Act as well; because the two bills are companion bills.

Mr. Wagner: That is right.

Mr. Belsher, indeed, the provisions you refer to are in the act. However, there is provision for the Minister to finance and develop an alternative mechanism. The amount of compensation, for example, to be paid to shippers and those affected as a result of abandonment of a particular line, where they go to an alternative mode—and trucking would obviously be the mode—provides for compensation and an adjustment package based only on the difference in cost, as we understand it, on the revenue shortfall experienced by the railway. What it does not appear to do, in our view, is take into account the other factors associated with trucking, such as the impact on the road network. Currently governments, federal and provincial, across the country are committed to \$8 billion per year of expenditure for the next 20 years for road maintenance; and that does not include new construction costs.

If we are to have that kind of shift from a roadbed now in place—and indeed, in some instances the rail lines would also need upgrading—and the act does enable the Minister to intervene to finance alternative methods, ought we not first take account of the full impact and who will bear the additional cost? We would suggest that ultimately it would be municipalities; and the only way to finance that would be through higher local taxes. So what could very well happen is a situation where you have an identifiable cost at the present time paid to the carrier, a provision for periodic review as to the validity of those costs, and indeed, assistance funds that were made available for branch-line upgrading. You would now create a new uncertainty where only one part of the equation remains considered but other factors are now entered into it.

I agree there can be a rational and systematic approach taken to the matter of branch lines. I am not arguing every branch line that now exists ought to exist forevermore. But what I am concerned about is that under the atmosphere created by Bill C-18 we are heading back towards the kind of unregulated environment that led to the mass proliferation, sometimes, of side-by-side and redundant rail lines that occurred in the 1920s and 1930s; and we have been paying for that excess capacity and overcapitalization for many years since. That is why we have CN; and we support the concept of public ownership. However, if we are going to throw this thing back into a situation where the market simply determines and let the chips fall where they may, we could very well end up with the same inconsistencies and incongruities we have been trying to repair in the system for the last 25 years.

[Traduction]

vous ajouter au projet de loi C-18? Je pense aussi à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest car les deux projets de loi vont de pair.

M. Wagner: C'est exact.

Toutefois, monsieur Belsher, les dispositions auxquelles vous vous référez se trouvent dans la loi. Toutefois, il y en a une qui permet au ministre de financer et de développer un mécanisme de remplacement. Si les expéditeurs, et ceux qui sont touchés à la suite de l'abandon d'un embranchement donné, décident d'utiliser un autre mode de transport, fort probablement le camionnage, alors la législation prévoit un ensemble de compensations et d'ajustements mais qui reposent uniquement, si nous avons bien compris, sur les différences de coûts imputables aux pertes de revenu encourues par les compagnies de chemin de fer. Le projet de loi ne tient toutefois pas compte, à notre avis, des autres éléments rattachés au camionnage comme les effets sur le réseau routier. Actuellement, les gouvernements fédéral et provinciaux, partout à travers le pays, devront dépenser huit milliards de dollars par année pour les vingt prochaines années afin d'entretenir les routes. Cela ne comprend aucun coût de nouvelles constructions.

Si nous devons assister à ce genre de déplacement par rapport aux voies actuelles, et en vérité en certains cas les voies ferrées auront aussi besoin d'être améliorées, et si la loi permet au ministre d'intervenir pour financer les méthodes de transport de remplacement, pourquoi ne pas tout d'abord tenir compte de tous les effets et savoir qui paiera en fin de compte les coûts additionnels? Nous croyons qu'en dernier ressort ce seront les municipalités. Dans ce cas, la seule façon de financer les travaux additionnels sera d'augmenter les impôts locaux. On pourrait donc se retrouver dans une situation où on aurait un coût assumé par le transporteur et facile à identifier maintenant, une disposition pour un examen périodique de la validité de ces coûts et, malgré cela, des fonds disponibles pour venir en aide à l'amélioration des embranchements.

Cela pourrait créer une nouvelle incertitude car on ne tient plus compte que d'une part de l'équation mais les autres éléments servent à son calcul. Je reconnais qu'on peut aborder la question des embranchements de façon logique et systématique. Je ne prétends pas que tous les embranchements en service actuellement doivent le rester. Ce qui m'inquiète, c'est que l'atmosphère créée par le projet de loi C-18 nous replonge dans le genre de milieu déréglementé qui a conduit à la prolifération de masse, et parfois au doublement des voies ferrées qu'on a connus dans les années 1920-1930. Nous avons supporté les coûts de cette capacité excédentaire et cette surcapitalisation pendant de nombreuses années. C'est la raison pour laquelle le CN existe et nous appuyons le concept de propriété publique. Toutefois, si nous devons revenir à une situation où les lois du marché décident de tout, nous pourrions très bien retrouver les mêmes inconsistencies et les mêmes incongruités que nous nous sommes efforcés de corriger pendant les 25 dernières années dans le système.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Robichaud.

[Translation]

Le vice-président: Monsieur Robichaud.

• 1005

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le président.* Your comments on the National Transportation Agency, I can assure you, will be well taken, and we will be looking at amendments to make this agency as independent as possible, so that all parties are well served.

You mention quite a few good points in your brief. You talk about jobs and labour protection. In this piece of legislation it is open deregulation and the chips will fall where they may, and the market forces will determine just what is going to happen.

We are seeing now that some jobs are being lost and there is no mechanism to protect the workers. How could we include in this legislation protection for the jobs?

Mr. Wagner: Under the U.S. experience, they had an Employee Adjustment Act. However, no one received any benefit from it since the government did not determine that anyone qualified. I would say very careful consideration would have to be given to expansion of such programs as the Labour Adjustments and Benefits Program that exists under the Canada Employment and Immigration Commission legislation.

However, given the emphasis on deficit reduction, and cutting departmental budgets—we think this would also apply to safety, so that there is an assurance that safety will not be compromised. We do not see any corresponding commitment to funds to improve the safety enforcement mechanism.

But given the economic and political environment in which we are operating, I suspect that any adjustment mechanism would at best be probably short lived and subject to attacks, on the basis that it contributes to public deficit. We see the present unemployment insurance program under some attack in opposition by very powerful groups. I guess I would like to hope that the government, if it proceeds with the legislation, has the wherewithal and commitment to provide for that adjustment mechanism.

But the resulting impact of deregulation may be so great that, regardless of what they sketch out, it will be impossible to provide for a satisfactory adjustment. We are looking at thousands of people, not a few hundred. CP Rail, for example, has indicated that, in order for it to continue in a deregulated environment and compete with truckers and compete with large U.S. interests, it is considering that it ought to scrap 47% of its rail network. That translates into a heck of a lot of jobs. Secondly, are you simply going to put people on welfare? Where is the alternative job strategy to keep them employed at decent levels of remuneration, with decent benefits?

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.* Je peux vous assurer que nous tiendrons compte de vos commentaires sur l'Office national des transports et que nous étudierons les modifications à apporter à cette agence pour qu'elle soit aussi indépendante que possible, afin que toutes les parties concernées soient bien servies.

Vous avez soulevé beaucoup de bons éléments dans votre mémoire. Vous avez parlé de la protection de l'emploi. Avec cette législation, nous assistons à une déréglementation ouverte et les choses se mettront en place d'elles-mêmes; ce sont les forces du marché qui vont déterminer ce qui se passera.

Nous constatons maintenant que certains emplois seront perdus et qu'il n'y a pas de mécanisme pour protéger les travailleurs. Comment pourrions-nous, dans cette législation, protéger les emplois?

M. Wagner: Aux États-Unis, il y a eu le *Employee Adjustment Act*. Toutefois, personne n'en a profité car le gouvernement a décidé que personne n'y était admissible. Je dirais qu'il faudrait étudier très attentivement l'élargissement de programmes comme le Programme d'ajustement de la main-d'oeuvre de la Commission de l'emploi et de l'immigration.

Toutefois, étant donné l'accent mis sur le déficit, sur la réduction et les coupures des budgets des ministères, nous croyons que cela devrait aussi s'appliquer à la sécurité, afin qu'on soit assuré que la sécurité ne soit pas compromise. Nous n'avons pas trouvé dans le projet d'engagement équivalent pour financer ou améliorer les mécanismes d'application de la sécurité.

Toutefois, étant donné le contexte économique et politique dans lequel nous vivons, je soupçonne que tout mécanisme d'ajustement aurait au mieux une durée de vie assez courte et serait soumis à des attaques, car il contribuerait au déficit budgétaire. Le programme actuel d'assurance-chômage est déjà soumis aux attaques de groupes très puissants. Nous aimerions que le gouvernement, s'il va de l'avant avec cette législation, prenne les moyens et l'engagement de mettre en place un tel mécanisme d'ajustement.

La déréglementation pourrait avoir des effets si importants que, indépendamment de ceux qui sont prévus, il pourrait s'avérer impossible d'offrir des mécanismes satisfaisants d'ajustement. Nous parlons de milliers de personnes, et non pas de quelques centaines. C'est ainsi que CP Rail a indiqué que, pour continuer à fonctionner dans un milieu déréglementé et faire concurrence aux camionneurs, aux grands intérêts américains, elle étudie la possibilité d'abandonner 47 p. 100 de son réseau ferroviaire. Cela se traduirait par la perte de quantités d'emplois. Alors, allez-vous simplement inscrire les gens au bien-être social? Quelle stratégie de l'emploi de remplacement avez-vous pour les garder au travail avec

[Texte]

If I remember correctly, the current bankruptcy legislation has been amended and passed and is now law, which would enable similar foreclosures on union contracts in Canada as occurred in the United States. That creates another very serious concern for the labour people.

Mr. Robichaud: Am I reading you correctly, that you are saying that protection for labour, for jobs, should be under some other kind of program?

Mr. Wagner: It could be under companion legislation, I would think, or as part of this bill. The bill does make reference to an adjustment mechanism, but that appears to be directed towards shippers and carriers that are affected, but not people working for shippers or carriers. At least, if the government intends to proceed this way, it ought to make as a major portion of the bill protection of the rights of labour and provision for labour adjustment and funding mechanism. It is essential, in our view, because the potential for impact for working people is very great; all we have to do is look south of the border to the airline and the trucking industry. From 1980 to 1984, 30% of teamsters in the United States were on lay-off as the result of the amendment of their trucking legislation to allow for deregulated environment. Forty thousand jobs were lost in major carriers in the airlines, albeit some jobs were created in regional carriers, but at substantially lower rates of pay and benefits. That has a very definite effect on the people who are handed a pink slip.

• 1010

Mr. Robichaud: You say it is essential, but we are not receiving any amendments or any suggestions as to how protection could be written in in this piece of legislation, or a companion legislation as you just mentioned.

Mr. Wagner: That is a shortcoming in our presentation. I could say, Mr. Robichaud, that I would convey your remarks to the Canadian Labour Congress—we are a member—so they could make it. But people find themselves between a rock and a hard place, to some extent.

We feel the legislation ought to be delayed, and much more thought ought to be put into it, including the labour protection of adjusted mechanism. We think much more debate publicly ought to occur with regard to the desirability of moving to a so-called free market environment and whether that is good medicine for Canada or bad medicine for Canada. We think it is bad.

And in that regard of trying to hastily come forward—and the bill has moved fairly rapidly from the time when *Freedom to Move* was issued to the present—we think it

[Traduction]

des niveaux de rémunération et d'avantages sociaux décents?

Si ma mémoire est bonne, la législation sur les faillites a été modifiée et adoptée. Elle permettrait aux entreprises canadiennes de se dégager des contrats avec les syndicats, comme cela s'est passé aux États-Unis. C'est là une autre source d'inquiétude sérieuse pour les travailleurs.

M. Robichaud: Si je vous comprends bien, vous dites que la protection de la main-d'oeuvre, des emplois, devrait être assurée par un programme quelconque?

M. Wagner: Cette protection pourrait faire l'objet d'un projet de loi allant de pair avec celui-ci, ou en faire partie intégrante. Le projet de loi fait référence à un mécanisme d'ajustement, mais celui-ci concerne les expéditeurs et les transporteurs touchés, non pas les employés des expéditeurs ou des transporteurs. Si le gouvernement entend aller de l'avant dans ce sens, il devrait consacrer une partie importante du projet de loi à la protection des droits de la main-d'oeuvre et prévoir des mécanismes d'ajustement de la main-d'oeuvre et de financement. Cela, à notre avis, est essentiel parce que les effets possibles sur les travailleurs sont très importants. Il nous suffit de regarder ce qui s'est passé dans le secteur du transport aérien et du camionnage au sud de la frontière. De 1980 à 1984, 30 p. 100 des camionneurs ont été mis à pied aux États-Unis par suite de la modification de la législation sur le camionnage qui a amené la déréglementation. Quarante milles emplois ont été perdus pour les principaux transporteurs du secteur aérien, même si certains ont été créés par les transporteurs régionaux, mais avec des taux de rémunération et d'avantages sociaux nettement inférieurs. Cela a eu des effets bien nets sur les gens qui ont été mis à pied.

M. Robichaud: Vous dites que c'est essentiel, mais nous n'avons pas reçu de modifications ni de suggestions quant à une formulation à incorporer dans le projet de loi, ou un texte qui irait de pair avec celui-ci quand vous en avez évoqué la possibilité.

M. Wagner: C'est une faiblesse de notre présentation. Je dirais, monsieur Robichaud, que je transmettrai vos remarques au Congrès du travail du Canada, dont nous sommes membres, pour qu'il puisse y travailler. Mais les gens se trouvent coincés entre l'arbre et l'écorce dans une certaine mesure.

Nous sommes d'avis que l'adoption de la législation devrait être retardée, et qu'il faudrait y réfléchir beaucoup plus, y compris la protection de la main-d'oeuvre au mécanisme d'ajustement. Nous pensons qu'il est nécessaire d'avoir un débat public beaucoup plus vaste quant à savoir s'il est souhaitable de se diriger vers ce qu'on appelle un marché libre et si c'est là un bien ou un mal pour le Canada. Nous pensons que c'est un mal.

En ce qui concerne l'avancement hâtif du projet de loi, et il a évolué très rapidement depuis la publication de «Aller sans entraves», nous croyons qu'il faut cesser d'aller

[Text]

ought to be delayed, that much more thought ought to be given to it.

There are some good features, such as broadening the definition of an acquisition. But then a few sentences later it takes a step backwards in the sense of exempting acquisitions under \$20 million or where assets or sales are under \$20 million. I think these kinds of things, including the question you raised with me, could become part of a national consensus, if you like, for transportation rather than, in our view, a hastily conceived effort to recapitulate the U.S. fling with deregulation. All we have to do is look south of the border, where now there are more and more demands for regulatory powers and regulators to enter the situation, because it has not delivered in an overall sense the benefits that were anticipated.

Mr. Robichaud: I read in your brief on page 10 that the committee should use its time between the present and the autumn. That would be delaying the legislation—

Mr. Wagner: Yes, it would be.

Mr. Robichaud: —but I am sorry to say that what you see is what you are going to get.

Mr. Wagner: I have that suspicion. If you like, it is a desire, and I have no allusions that the committee will take my advice. I think they ought to. I think it is good advice.

Mr. Benjamin: I agree.

Mr. Wagner: Bill C-18 is a fairly substantial document. It is complex. Reading legislation is complex. I had a hell of a time going through it to figure out how z related to a when I got to z. A lot of Canadians simply do not have the opportunity and resources at their disposal to even engage in the limited examination I did, and I think that is why it ought to be explained to them—what the intention is; what the possible effects are, both negative and positive—and forums on a wider basis ought to occur so people could make their wishes known. Someone who is working today in a factory may not be concerned about transportation legislation, but it could result in a very major effect on their job in that factory.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Thank you very much, Mr. Wagner, and your colleagues who are with you. On behalf of the committee, we thank you for your brief. You can be sure that the recommendations you made will be considered seriously by both the committee and officials. We will do our best.

Mr. Wagner: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, members of the committee.

The Vice-Chairman: Members of the committee, we will have a 30-second break. The television cameramen would like to take some pictures.

[Translation]

de l'avant, reporter l'échéance et étudier la question beaucoup plus à fond.

Ce projet de loi a quelques bons éléments, comme l'élargissement de la définition d'une acquisition. Malheureusement, quelques phrases plus loin, il fait marche arrière puisqu'il dispense des exigences les acquisitions de moins de 20 millions de dollars ou celles dans lesquelles les actifs ou les ventes sont inférieurs à 20 millions de dollars. Je crois que ce genre de chose, y compris la question que vous avez soulevée avec moi, devrait faire partie d'un consensus national sur le transport plutôt que, à notre avis, s'efforcer à la hâte de rattraper la déréglementation américaine. Il nous suffit de regarder de l'autre côté de la frontière pour entendre de plus en plus de voix demander une réglementation plus exigeante. C'est que la déréglementation n'a pas apporté, dans l'ensemble, les avantages escomptés.

M. Robichaud: Je lis dans votre mémoire, à la page 10, que le Comité devrait se servir du temps dont il dispose entre maintenant et l'automne. Cela reporterait l'adoption de la législation. . .

M. Wagner: Oui c'est ce que cela ferait.

M. Robichaud: . . . mais j'ai le regret de vous dire que ce que vous voyez est ce que vous allez avoir.

M. Wagner: Je m'en doute. Disons que c'est un souhait et que je ne me fais pas d'illusions sur ce que le Comité fera de mon conseil. Je pense que c'est ce que vous devriez faire. Je crois que c'est un bon conseil.

M. Benjamin: Je suis d'accord.

M. Wagner: Le projet de loi C-18 est un document assez important. Il est complexe. Lire la législation est complexe en soi. J'ai du mal à voir comment Z est rattaché à A quand je suis rendu à Z. Beaucoup de Canadiens n'ont tout simplement pas les possibilités et les ressources à leur disposition pour se livrer à l'examen limité auquel j'ai procédé. C'est la raison pour laquelle je crois qu'il faudrait leur expliquer, leur dire quel est l'objectif recherché, quels sont les effets possibles, positifs ou négatifs. Il faudrait organiser des forums plus importants pour que les gens puissent manifester leurs désirs. Il est possible que quelqu'un travaillant aujourd'hui dans une usine ne se sente pas concerné par la législation sur le transport. Cela pourrait toutefois avoir des conséquences très importantes sur les emplois dans cette usine.

Le vice-président: Merci, monsieur Robichaud.

Merci beaucoup, monsieur Wagner. Je remercie également vos collègues qui vous accompagnent. Au nom du Comité, nous vous remercions pour votre mémoire. Vous pouvez être assurés que les recommandations que vous avez faites seront étudiées sérieusement par le Comité et par les divers responsables. Nous ferons de notre mieux.

M. Wagner: Merci, monsieur le président. Merci, messieurs les membres du Comité.

Le vice-président: Messieurs les membres du Comité, nous allons nous arrêter quelques instants, le caméraman de la télévision aimerait prendre quelques images.

[Texte]

[Traduction]

• 1015

An hon. member: You wanted to do that while Nowlan was not in the chair, right?

The Vice-Chairman: The next witness is the Senior Grain Transportation Committee. I believe representing the Senior Grain Transportation Committee are Mr. Cormack, Mr. Barry, Mr. Beatty and Mr. Campbell.

• 1016

• 1019

The Vice-Chairman: Once again, welcome to the Senior Grain Transportation Committee. Gentlemen, do you intend to read your complete brief?

Mr. J.M. Cormack (Chairman, Senior Grain Transportation Committee): Mr. Chairman, we were asked if we would summarize it for you.

The Vice-Chairman: That would be great and then we could go to questions and have more time for questioning. Thank you very much.

Mr. Cormack: Thank you very much, Mr. Chairman, members of the committee. My colleagues and I are pleased to have the opportunity today to appear on behalf of the Senior Grain Transportation Committee to make a presentation in regard to Bill C-18.

• 1020

I think you know the Senior Grain Transportation Committee was created under the Western Grain Transportation Act, and it has on it representation from a broad cross-section of the grain-handling and transportation industry in western Canada. We have appended to our brief a copy of all the organizations and individuals represented on that committee, for your information. Our committee is advisory to the Minister of Transport and/or the Administrator of the Grain Transportation Agency on any and all matters that relate to the handling and transportation of grain, and it has a fairly broad mandate in that respect.

The Vice-Chairman: Pardon me, sir. Could you identify yourselves for the clerks?

Mr. Cormack: Yes, I am sorry, Mr. Chairman, I will introduce our colleagues: Mr. Bert Barry, Manager of Transportation for United Grain Growers, whose company is represented on the Senior Grain committee; Mr. Beatty, from Saskatchewan, a producer, representing producers from Saskatchewan; and Mr. Doug Campbell, Assistant Vice-President, CN Rail, whose company is represented on the committee. I am from Manitoba Pool Elevators, and our company is also represented on the committee.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Please continue.

Une voix: Vous vouliez le faire pendant que M. Nowlan ne préside pas, n'est-ce pas?

Le vice-président: Le témoin suivant est le Comité supérieur du transport du grain. Je crois que les représentants de ce Comité sont M. Cormack, M. Barry, M. Beatty et M. Campbell.

Le vice-président: Une fois encore, bienvenue au Comité supérieur du transport du grain. Messieurs, avez-vous l'intention de lire tout votre mémoire?

M. J.M. Cormack (président, Comité supérieur du transports du grain): Monsieur le président, on nous a demandé de vous le résumer.

Le vice-président: Ce serait parfait, nous pourrions ainsi arriver plus rapidement à la période de questions et y consacrer plus de temps. Merci beaucoup.

M. Cormack: Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs les députés. Mes collègues et moi sommes ravis d'avoir la possibilité de nous présenter devant vous aujourd'hui au nom du Comité supérieur du transport du grain pour vous faire part de nos commentaires sur le projet de loi C-18.

Vous savez certainement que le Comité supérieur du transport du grain a été créé en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il est constitué de représentants d'un vaste échantillon du secteur de la manutention et du transport des céréales dans l'ouest du Canada. Nous avons joint, pour votre information, à notre mémoire, une liste de toutes les organisations et de tous les particuliers qui siègent à ce Comité. Nous sommes un comité consultatif auprès du ministre des Transports et/ou de l'administrateur de l'Office du transport du grain pour toute question relative à la manutention et au transport des céréales. Le Comité a un mandat très large en cette matière.

Le vice-président: Je vous prie de m'excuser, monsieur, mais pourriez-vous vous présenter pour faciliter la tâche des greffiers?

M. Cormack: Bien sûr, je vous prie de m'excuser, monsieur le président. Mes collègues sont M. Bert Barry, directeur des transports chez *United Grain Growers*, société qui est représentée au Comité supérieur, M. Beatty, de Saskatchewan, un producteur qui représente les producteurs de cette province, et M. Doug Campbell, assistant vice-président, Chemins de fer du Canadien National, dont la société est également représentée au Comité. Quant à pour moi, je travaille pour le *Manitoba Pool Elevators* et notre société siège également au Comité.

Le vice-président: Merci beaucoup, continuez, je vous prie.

[Text]

Mr. Cormack: Mr. Chairman, the Senior Grain committee has limited itself to two aspects of Bill C-18 in making its presentation and coming before you. The first matter we concern ourselves with relates to the provisions for branch-line rationalization that are contained in Bill C-18. We will speak to that. The second item we address relates to the position the railways have put forward to you and to our committee on the possible impact this bill may have on their ability to invest and be productive in the future.

First on the question of the branch-line rationalization provisions, I think you all know under the Western Grain Transportation Act we have essentially gone to a cost-based system of rates. Given the fixed commitment of the federal government for funding under that act, it really means any future cost increases experienced in the transportation of grain are going to be borne directly by the producers of western Canada. I think you will appreciate that given the circumstances of the industry today and the position the producers are in, any efforts and any opportunities to reduce our costs are very, very important.

A study done by the Senior Grain Transportation Committee did identify that the reduction of certain high-cost branch lines probably is one of the most important means by which those costs can be at least held, or reduced, for our producers in western Canada. We released that study I believe in the fall of 1985, and it could be made available to committee if there were interest. We do not have copies of it with us today.

I might also indicate our committee next month, in early April, will be releasing a letter and an information document to all producers in western Canada, talking about the question of future costs and dealing with the matter of high-cost branch lines. That will be going out in early April to all producers in Canada. It will identify, for example, that the costs on these branch lines can range from a low of 2¢ per tonne-mile for moving grain to a high of \$3.40 per tonne-mile for moving grain. I think you will appreciate that gives some scope for cost savings if we could find alternatives to some of the higher-cost branch lines that do exist.

Under the present act, the present Railway Act, the provisions for dealing with branch-line rationalization questions I think are somewhat cumbersome, at best. The procedure you go through is a confrontational procedure, usually between the railways and producers. The CTC are really left with only two choices: either abandon the line or retain it. There is no option provisions for anything in

[Translation]

M. Cormack: Monsieur le président, le Comité supérieur du transport du grain a limité son intervention pour cette présentation à deux aspects du projet de loi C-18. La première, qui nous concerne directement, traite des dispositions sur la rationalisation des embranchements du projet de loi C-18. Nous y reviendrons. La seconde question que nous traiterons est celle de l'attitude que les compagnies de chemin de fer ont adoptée devant vous, et devant notre Comité, quant aux effets possibles que ce projet de loi pourrait avoir sur la capacité d'investir et d'être productif à l'avenir.

Commençons donc par les dispositions sur la rationalisation des embranchements. Vous savez certainement tous que depuis l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, nous fonctionnons essentiellement avec un système de prix basé sur les coûts. L'engagement du gouvernement fédéral au financement de ce transport étant, en vertu de la loi, fixe pour les années à venir, cela signifie que toute augmentation à venir de coûts enregistrée pour le transport des grains sera supportée directement par les producteurs de l'ouest du pays. Vous conviendrez certainement avec nous que, étant donné la situation de ce secteur d'activités aujourd'hui et celle dans laquelle se retrouvent les producteurs, tous les efforts et toutes les occasions en vue de réduire nos coûts sont très importants.

Une étude réalisée par le Comité supérieur du transport du grain a trouvé que la réduction du nombre d'embranchements à coût élevé est probablement un des moyens les plus efficaces pour réduire, ou au moins contenir, les coûts supportés par nos producteurs dans l'ouest du Canada. Cette étude a été rendue publique à l'automne de 1985, je crois, et nous pourrions vous en faire parvenir une copie si vous le souhaitez. Nous n'en avons malheureusement pas avec nous aujourd'hui.

Je dois aussi préciser que notre Comité, à sa réunion du mois prochain, c'est-à-dire au début d'avril, diffusera une lettre et un document d'information à tous les producteurs de l'ouest du Canada dans lesquels nous aborderons la question des coûts dans l'avenir et la question des embranchements à coût élevé. Tous les producteurs du Canada devraient recevoir ces documents au début d'avril. On y précisera, par exemple, que les coûts de ces embranchements peuvent aller d'un niveau aussi bas que 2c par tonne-mille pour le transport des grains jusqu'à 3.40\$. Je suppose que vous reconnaîtrez qu'il y a donc place à des économies si nous pouvons trouver des solutions de remplacement pour certains des embranchements à coût élevé que nous utilisons actuellement.

Dans le cadre de la loi actuelle, je veux parler de la Loi sur les chemins de fer actuelle, les dispositions sur la rationalisation des embranchements sont, dans le meilleur des cas, assez lourdes. Il faut avoir recours à une procédure de confrontation, en général entre les compagnies de chemin de fer et les producteurs. La CCT n'est vraiment laissée qu'avec deux solutions: abandonner

[Texte]

between that, and we think that process leaves a lot to be desired.

• 1025

In Bill C-18, while you might argue that the provisions relating to branch line rationalization are somewhat improved, we do not feel that they are adequate at this point. They are still going to have some of the same problems as have been experienced under the provisions of the previous bill.

While we are not dealing with clause by clause, Mr. Chairman, in our presentation we do suggest—and I will refer you to page 7 of our brief—that, in dealing with this section of the bill, it should be governed by certain principles. We set out three principles that we feel are important in that respect. On page 7, first, we are saying that the governing public interest criterion should be the provision of low-cost, adequate transportation services. If you refer to the provisions, I believe it is clause 164 of the bill, you will see that there is a wide range of criteria that can be used for identifying public interest. We are suggesting that the most important and governing one should be the one we have outlined; that is, the provision of low-cost, adequate transportation services.

Secondly, should the new agency rule that a line be retained in the public interest, even though it is not the least-cost alternative to producers, then we are suggesting the federal government should assume the cost of the line so that these costs will be removed from the WGTA costs, thereby reducing the producer's freight rate.

We are suggesting that, if it is in the public interest to retain that line and the agency makes that decision, the federal government ought to bear the additional cost of retaining that line beyond what it would be if we had chosen a low-cost alternative.

Thirdly, we are saying that financial assistance should be available to facilitate the transition to an alternative lower-cost transportation system for grain-dependent branch lines. The lower-cost alternatives should be defined as one where the net cost to the system participants is less than the expected costs of ongoing rail services as defined. By net cost we recognize that when you abandon a line some producers in that immediate area may have higher costs, because they have to haul their grain a further distance. But overall, if the benefits are greater than that additional cost to those farmers, we are saying there is a net saving to farmers in western Canada.

[Traduction]

l'embranchement ou le conserver. Il n'y a pas de solution intermédiaire et nous croyons que cela laisse beaucoup à désirer.

Si vous pouvez prétendre que dans une certaine mesure, les dispositions du projet de loi C-18 sur la rationalisation des embranchements sont améliorées, nous ne croyons pas qu'elles soient adéquates. Nous continuerons à avoir certains des problèmes posés par les dispositions de la loi précédente.

Comme nous ne traiterons pas ici de ce sujet disposition par disposition, monsieur le président, je vous renverrai à la page 7 de notre mémoire qui traite de cet article du projet de loi. Nous y disons que, à notre avis, ce mécanisme devrait obéir à certains principes. Nous en avons défini trois que nous croyons importants. Nous disons d'abord, à la page 7, que le critère de l'intérêt public qui dicte les décisions devrait être plus précisément la fourniture de services de transport à faible coût et adéquats. Si vous vous reportez aux dispositions, je crois que c'est la disposition 164 du projet de loi, vous verrez qu'on peut utiliser une vaste gamme de critères pour définir l'intérêt public. Nous croyons que le plus important et celui qui devrait dicter la décision devrait être celui que nous soumettons, c'est-à-dire la fourniture de services de transport à faible coût et adéquats.

En second lieu, si le nouvel office décide qu'un embranchement doit être conservé dans l'intérêt public, même si ce n'est pas la solution la moins coûteuse pour les producteurs, alors le gouvernement fédéral devrait assumer le coût de l'embranchement afin que ces coûts soient déduits des coûts de la LTGO. Cela réduirait ainsi le coût de transport des marchandises pour les producteurs.

Nous laissons entendre que, s'il est dans l'intérêt public de conserver cet embranchement et que c'est la décision que prend l'Office, alors le gouvernement fédéral devrait supporter le coût additionnel du maintien en exploitation de cet embranchement, coût additionnel par rapport à la solution de remplacement à plus faible coût.

En troisième lieu, nous disons qu'il faudrait avoir accès à une aide financière pour faciliter la transition vers un système de transport de remplacement à plus faible coût pour les embranchements transportant essentiellement des céréales. Vous pourrez définir les solutions de remplacement à plus faible coût comme celles avec lesquelles les coûts nets, pour les participants au système, seraient inférieurs aux coûts attendus de la continuation du service ferroviaire, tel que défini. En utilisant les coûts nets, on tient compte du fait que quand on abandonne un embranchement, certains producteurs de la région immédiate peuvent avoir à supporter des coûts plus élevés, parce qu'ils doivent transporter leurs céréales sur une plus grande distance. Nous disons toutefois que, dans l'ensemble, si les avantages sont supérieurs aux coûts additionnels pour ces agriculteurs, cela représentera des économies nettes pour les agriculteurs de l'ouest du Canada.

[Text]

We would also like to note that there are provisions in your bill, as we understand it, for transition funds to be made available for non-grain dependent branch lines, but there is no provision for anything of that nature, to our understanding, for dealing with the transition of grain-dependent branch lines, and we think that matter ought to be addressed.

Mr. Chairman, the second matter that we deal with in our presentation is the question of the impact that this bill may have on rail transportation companies.

• 1030

Both CP Rail and CN Rail have indicated to our committee, and I am sure in their presentations have indicated to your committee, their feeling that this bill is going to have the impact of reducing their revenues, but at the same time will not permit them to reduce costs in a corresponding manner.

In the Senior Grain Transportation Committee, we have not been in a position to make a judgment on that claim, and we are not here to make the railroad's case on that matter, but we would like to suggest to your committee that if you find the position being taken by the railways is a factual one, and is a matter of concern to you. . . We are very, very concerned about this. We do not want to go back to the experience we had in pre-WGTA, when lack of returns for hauling grain to the railways presented a whole lot of problems to the industry, and to producers in particular, because adequate investment was not being made to give good service in transporting grain. We would not like to see a return to those days, so we are suggesting to you that if you find the railway's position they are putting forward to be of merit. . . This is a very serious concern to the Senior Grain Transportation Committee, and we are simply asking that you look to that very carefully.

Mr. Chairman, I think that summarizes the two major areas we deal with in our brief. I should have noted at the outset that we have tabled a press release. We have made that available, I believe, to you sir, and to the press. It summarizes the position we are taking in our presentation today.

My colleagues and I would be happy to try to respond to any questions your committee may have, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Cormack. As you mentioned, the study of 1985 would be helpful for the committee if you could submit a copy to the clerk.

Mr. Cormack: We will make that available.

The Vice-Chairman: Thank you.

[Translation]

Nous voulons aussi signaler que, si nous l'avons bien compris, votre projet de loi prévoit de disposer de fonds transitoires pour les embranchements qui ne sont pas essentiellement consacrés au transport des céréales, mais nous n'avons rien vu de cette nature pour l'étape de transition dans le cas des embranchements essentiellement consacrés au transport des céréales. Nous croyons qu'il faut aborder cette question.

Le second sujet que nous aborderons dans notre présentation, monsieur le président, concerne les effets que ce projet de loi pourrait avoir sur les compagnies de chemin de fer.

Le chemin de fer du Canadien Pacifique et le chemin de fer du Canadien National ont tout de suite indiqué à votre Comité, et je suis sûr qu'ils ont insisté là-dessus dès lors de leur présentation, qu'ils craignent que ce projet de loi ait pour effet de réduire leurs revenus, sans leur permettre de réduire leurs coûts d'une façon correspondante.

Nous n'avons pas pu, au Comité supérieur du transport du grain, émettre une opinion sur ceci, et nous ne sommes pas ici pour défendre les compagnies de chemin de fer à ce sujet. Nous aimerions toutefois vous dire que si vous jugez que la position des compagnies de chemin de fer en est une factuelle, et que cela est une question qui vous préoccupe, elle nous préoccupe, nous, beaucoup. Nous ne voulons pas revenir à la situation que nous avons connue avant l'adoption de la LTGO, alors que les compagnies de chemin de fer n'obtenaient pas de rendement suffisant pour le transport des céréales et que cela causait énormément de problèmes à l'industrie, et aux producteurs en particulier. En effet, les compagnies de chemin de fer ne faisaient pas les investissements nécessaires pour offrir un bon service de transport de céréales. Nous ne voudrions pas revoir cette situation, et c'est la raison pour laquelle nous vous disons que, si vous estimez que les craintes des compagnies de chemin de fer sont justifiées. . . C'est là une préoccupation très sérieuse pour le Comité supérieur du transport du grain et nous vous demandons tout simplement d'y accorder la plus grande attention.

Monsieur le président, cela résume, je crois, les deux principales questions que nous abordons dans notre mémoire. Peut-être avez-vous constaté que nous avons également déposé un communiqué de presse. La presse l'a eu en même temps que vous. Il résume tout simplement la position que nous adoptons devant vous aujourd'hui.

Mes collègues et moi serions très heureux d'essayer de répondre à toutes les questions que le Comité pourrait avoir, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Cormack. Comme vous l'avez signalé, l'étude de 1985 pourrait être fort utile au Comité si vous pouviez en faire parvenir une copie au greffier.

M. Cormack: Nous le ferons.

Le vice-président: Merci.

[Texte]

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, it is sorely tempting to get back to the arguments that took place in 1982 and 1983 in the Crow rate debate. I do not like people who say I told you so, but I told you so in 1982 and 1983.

On this matter of the branch line rationalization, I am still at a loss, and I am looking forward to your report when it comes out next month, as to the rationale and the reasonings arrived at on the whole matter of costs to railroads and costs to producers. It seems to me that no matter which way you do it you are going to raise costs for one or the other, or both.

When you talk about a branch line being ordered retained in the public interest, then the federal government should assume that cost of the line so these costs will be removed from the Western Grain Transportation Agency cost base, thereby reducing the producer freight rate. On the other side of the coin, if a line is abandoned, should the additional trucking costs to producers and the additional costs to municipalities be paid? If you are going to pay the costs of retaining a branch line that is ordered retained, when one is ordered to be abandoned, or allowed to be abandoned, should there also not be provisions for costs? It is going to cost producers more to haul their grain, and it is going to cost municipalities more for road construction and maintenance.

• 1035

Mr. Cormack: Yes, that is a valid point, Mr. Benjamin. If you will note, on page 4 of our brief, in the last paragraph, we do recognize the point you are raising here. We are saying, again, there may be benefits to producers overall in western Canada from getting rid of that high-cost line. We do recognize there may well be some increased costs for the local group of producers. That matter is deserving of attention, and it is deserving of consideration that those additional costs be met in some fashion.

Mr. Benjamin: You seem to be concerned that when you retain a high-cost branch line, it costs all the producers more.

Mr. Cormack: Yes.

Mr. Benjamin: Well, what is wrong with that? You cannot have the luxury of all the producers living along the main line. What is wrong with the principle of our grain producers' long history of co-operation and working together and helping one another out? What is wrong with the producers as a whole sharing the costs they have to pay and any extra costs being shared by the nation as a

[Traduction]

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Messieurs, il est fort tentant de revenir aux arguments qu'on utilisait en 1982 et en 1983 à propos du débat sur le Pas du Nid-de-corbeau. Je n'aime pas les gens qui brandissent les «je vous l'avais bien dit», et je vous l'avais bien dit en 1982 et en 1983.

À propos de cette question de rationalisation des embranchements, je suis toujours perplexe et j'attends votre rapport le mois prochain. J'ai du mal à saisir la logique que vous avez suivie sur toute cette question des coûts pour les compagnies de chemin de fer et pour les producteurs. Il me semble que peu importe la solution que vous allez retenir, vous allez faire grimper les coûts pour l'un ou pour l'autre, ou pour les deux.

Quand vous parlez des embranchements que l'Office national des transports décidera de conserver dans l'intérêt public, le gouvernement fédéral devrait en assumer les coûts pour que ceux-ci soient déduits de la base de coûts de l'Office du transport du grain de l'Ouest, réduisant ainsi les coûts de transport pour les producteurs. Par contre, si un embranchement est abandonné, faudrait-il payer les coûts additionnels de camionnage aux producteurs et les coûts additionnels aux municipalités? Si vous voulez qu'on assume les coûts de la conservation d'un embranchement pour lequel une telle décision a été prise, alors, quand l'Office national des transports donne l'ordre d'en abandonner un, ou permet de l'abandonner, ne devrait-il pas y avoir aussi des dispositions pour les coûts? Cela va coûter plus cher aux producteurs pour transporter leurs céréales, et cela va coûter plus cher aux municipalités en construction et en entretien de routes.

M. Cormack: C'est là un élément tout à fait valable, monsieur Benjamin. Vous constaterez que nous reconnaissons à la page 4 de notre mémoire, au dernier paragraphe, l'importance du point que vous soulevez. Nous disons, encore, que l'ensemble des producteurs de l'ouest du Canada pourraient profiter de l'abandon de certains embranchements à coût élevé. Nous reconnaissons que cela pourrait entraîner des augmentations de coût pour certains groupes locaux de producteurs. Cela implique qu'il faut trouver une façon de traiter ces coûts additionnels.

M. Benjamin: Vous semblez vous préoccuper du fait que, quand vous conservez un embranchement à coût élevé, cela entraîne des coûts additionnels pour tous les producteurs.

M. Cormack: Oui.

M. Benjamin: Et alors, où est le problème? Tous les producteurs ne peuvent quand même pas être situés le long de la voie principale. Où est le problème avec le principe de coopération et d'assistance mutuelle que nos producteurs de céréales appliquent depuis longtemps? Où voyez-vous un problème si l'ensemble des producteurs partagent les coûts qu'ils doivent payer et tous les coûts

[Text]

whole? The whole nation benefits to the tune of \$4 billion or \$5 billion a year in foreign exchange on grain exports. Therefore the nation as a whole should share in any additional costs.

I have yet to find a grain producer who is complaining if it costs him 1/10th or 1/100th of a cent a bushel more because you are retaining a branch line 200 miles away from where he lives. I have yet to find a word of complaint. The ones I do hear complaining are certain industry people, some of whom have not farmed a bushel of grain in their lives. But I have yet to find any significant element of complaint amongst grain producers. I have been to wheat pool conventions and farm union conventions. I do not hear it. Where are you getting it from?

Mr. Cormack: I think if you recognized the state farmers are in in western Canada right now, you would not have any difficulty in having them tell you they cannot stand additional costs of whatever nature at this time. We are simply recognizing here that if a high-cost line is abandoned, there may be some immediate producers on that line who will have increased costs and they should be taken care of. But surely if that can be done and we can reduce costs by more than that amount for the rest of the farmers in western Canada, that is a sensible thing to do. I do not think farmers are going to resist a reduction of their costs.

Mr. Benjamin: Yes; something like the fellow whose wife kept pestering him for a fur coat. Finally she got mad and went out and came rushing home and said she had bought a \$4,000 fur coat. She rushed in the door and hollered she had just saved him \$2,000 today. She had got a \$4,000 fur coat for \$2,000.

As I said earlier, no matter which way you go on this, it is going to cost somebody more.

Mr. Cormack: Mr. Chairman, I do have one of the representatives for producers in Saskatchewan here. I would ask him if he might comment on this question.

Mr. Robert Beatty (Producer Representative, Saskatchewan, Senior Grain Transportation Committee): Mr. Chairman, Mr. Benjamin, certainly we agree producers in western Canada as a whole probably act co-operatively and are not against sharing the costs. We realize, as you mentioned, we cannot all live along the main line. That is absolutely true. But at the same time, if there are lower-cost alternatives to move our grain to market and the savings can be shared equally by all producers, most producers would certainly agree with that.

[Translation]

additionnels que l'ensemble de la nation partage? Toute la nation profite de la bagatelle de 4 à 5 milliards de dollars par année que les exportations de céréales apportent au commerce extérieur. L'ensemble de la nation devrait donc partager tous les coûts additionnels.

Je n'ai pas encore trouvé de producteur de grain qui se plaint d'un coût pour lui de un dixième ou de un centième de cent par boisseau parce que vous conservez un embranchement qui se trouve à 200 milles de son domicile. Je n'ai encore entendu personne se plaindre. Ceux qui se plaignent sont les représentants de l'industrie, ceux qui n'ont jamais cultivé un boisseau de céréale de leur vie. Pour moi, je n'ai pas entendu de plainte sérieuse parmi les producteurs de grain. J'ai assisté aux congrès des *pools* de blé et à ceux des syndicats agricoles. Je n'ai rien entendu. Quelles sont vos sources?

M. Cormack: Vous reconnaîtrez avec moi que la situation des agriculteurs dans l'ouest du Canada est telle maintenant que vous n'aurez aucune difficulté à leur faire dire qu'ils ne peuvent supporter aucun coût additionnel, de quelque nature que ce soit pour l'instant. Nous reconnaissons simplement ici que si un embranchement à coût élevé est abandonné, il pourrait y avoir certains producteurs situés à proximité immédiate de cet embranchement qui devront supporter des coûts plus élevés et nous disons qu'il faudrait s'en préoccuper. Il est certain que si on peut le faire et si nous pouvons réduire ces coûts d'un montant supérieur à ce montant pour le reste des agriculteurs du Canada, c'est quelque chose de sensé à faire. Je ne crois pas que les agriculteurs vont s'opposer à ce qu'on réduise les coûts qu'ils ont à supporter.

M. Benjamin: Oui, cela me fait penser au bonhomme que la femme houspille pour avoir un manteau de fourrure. Finalement, elle se fâche, sort et rentre à la maison en disant qu'elle a acheté un manteau de 4,000\$. Elle se précipite à la porte et explique qu'elle a économisé 2,000\$ puisqu'elle a acheté un manteau de 4,000\$ pour 2,000\$.

Comme je le disais plus tôt, peu importe la façon dont vous abordez cette question, ça va coûter quelque chose de plus à quelqu'un.

M. Cormack: Monsieur le président, j'ai ici avec moi un des représentants des producteurs de la Saskatchewan. J'aimerais lui demander comment il réagit à cette question.

M. Robert Beatty (représentant des producteurs, Saskatchewan, Comité supérieur du transport du grain): Monsieur le président, monsieur Benjamin, nous sommes certainement d'accord que les producteurs dans l'ouest du pays coopéreront dans l'ensemble et ne seront pas contre le partage des coûts. Comme vous l'avez dit, nous savons bien que nous ne pouvons pas tous vivre le long de la voie principale. C'est tout à fait exact. Mais, en même temps, s'il y a des solutions à moindre coût pour transporter notre grain sur les marchés et que tous les producteurs peuvent profiter également des économies réalisées, alors,

[Texte]

When you say you have not heard of anyone. . . during recent weeks I have been at two or three farm meetings also. The farmers are beginning to look at this high cost of moving grain, and there are some who feel there has to be a better way. The Senior Grain Transportation Committee has made studies and we are looking at ways of doing this. We are not going to cause any one group of producers a great deal of distress. But if we can share a lower overall cost, rather than the high overall cost, I think that makes sense. Would you not agree?

• 1040

Mr. Benjamin: On these savings, do you see all of them being passed on to producers by way of lower rates to them, or will the federal government also benefit in terms of the amount of money it has to put forward at the moment under the Western Grain Transportation Act?

I have a fear that, because of the hypnosis about deficits, the government is going to reduce what it is paying out as soon as it can. Is this going to be a 2/3:1/3 split, with the government's taking a 2/3 reduction in cost and the farmers a 1/3 reduction, or will the farmers get all of it?

Mr. Cormack: I think the farmers will get most of it, Mr. Benjamin, the way that formula works at the present time. It is possible, I believe, that there could be some reduction to the government, but the major reduction in cost would be to the farmer, the way that formula works under WGTA.

Mr. Benjamin: Right. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le président.*

You mentioned that your committee is actually studying ways that would be less costly to move the grain in case some of those branch lines would be abandoned. And you have a statement here in French:

Sans nuire indûment à quiconque

without hurting anybody to any degree. How soon can we see these recommendations and how feasible are those recommendations, so that you will know nobody is going to be hurt?

Mr. Cormack: The one study that I referred to, and that we have agreed to make available to your committee, has studied certain branch lines and looked at alternatives. That study has found that there are alternatives at a lower cost.

On the issue of how to deal with the group of producers that may have higher costs, that are injured because of

[Traduction]

la plupart des producteurs seront certainement d'accord avec cela.

Quand vous dites que vous n'avez entendu personne. . . Au cours des dernières semaines, j'ai assisté à deux ou trois réunions agricoles, moi aussi. Les agriculteurs commencent à trouver que les coûts du transport du grain sont élevés. Certains pensent qu'il doit y avoir une meilleure façon de procéder. Le Comité supérieur du transport du grain a fait des études sur ce sujet et nous nous efforçons de trouver des façons de réaliser des économies. Nous n'allons pas mettre dans l'embarras un groupe particulier de producteurs. Mais si nous pouvons partager un coût global moins élevé plutôt qu'un coût global élevé, je crois que cela a du sens. Vous ne trouvez pas?

M. Benjamin: Les producteurs bénéficieront-ils de la totalité de ces économies sous forme de tarifs moins élevés, ou le gouvernement fédéral bénéficiera-t-il aussi en ayant moins d'argent à déboursier qu'à l'heure actuelle en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest?

Je crains qu'en raison de l'hypnose des déficits, le gouvernement réduira sa contribution dès qu'il le pourra. Est-ce qu'il s'agira d'un partage à deux tiers contre un tiers, où le gouvernement réduira ses coûts de deux tiers et où les agriculteurs bénéficieront d'une baisse d'un tiers, ou est-ce que la totalité de la réduction profitera aux agriculteurs?

M. Cormack: Je crois, monsieur Benjamin, que les agriculteurs bénéficieront de la plus grande partie des économies, si je me fie à la façon dont la formule fonctionne à l'heure actuelle. Il est possible qu'il y ait une certaine réduction pour le gouvernement, mais la grande partie de la baisse de coûts bénéficierait à l'agriculteur, en raison de la façon dont la formule s'applique en vertu de la LTGO.

M. Benjamin: Bon. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.*

Vous avez dit que votre comité étudie présentement des façons de transporter le grain qui seraient moins coûteuses, au cas où certains de ces embranchements seraient abandonnés. Et vous avez ici une déclaration:

Without hurting anybody to any degree.

Sans nuire indûment à quiconque. Quand pourrions-nous voir ces recommandations et dans quelle mesure pourrions-nous les mettre en oeuvre de façon à s'assurer de ne nuire indûment à personne?

M. Cormack: L'étude dont j'ai parlé et que nous avons accepté de mettre à la disposition de votre Comité portait sur des solutions de rechange pour certains embranchements. Cette étude a fait ressortir qu'il y a des solutions de rechange à coût moins élevé.

Quant à la question de savoir que faire avec le groupe de producteurs qui pourraient avoir des coûts plus élevés,

[Text]

that cost, our committee has not fully come to grips with that. It raises the question of compensation, and we are studying that matter at the present time, because we think some form of compensation would be appropriate to take care of that circumstance. We have not come to complete recommendations on exactly how that compensation should be arrived at or how the funding of it should be provided for.

Mr. Robichaud: How soon do you see your committee's coming up with those recommendations?

Mr. Cormack: I am hopeful it will not be too long. These things seem to take longer than you would hope they would, but we are working on that. I could not give you an exact timeframe. But hopefully within the next months rather than longer than that.

Mr. Robichaud: Merci. Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. It was rather pleasing to have witnesses come before us with some practical comments and considerations.

I make that comment and direct their attention again to page 4, where they address the problem of changing delivery points in the grain delivery system. The common comment has been made that there has not been a reduction in the branch lines in accordance with the number of reductions that have taken place in the delivery points.

We have to be practical, I would suggest, as the witnesses are, in approaching the problem of rail line abandonment. We have had, and the witnesses already know this, railways that have come forward, saying that they are not so much concerned with traffic loss as they are with revenue loss. They are required to maintain those lines, and they have gone through the 1/3, 1/3, 1/3 axiom, leaving 1/3 of the lines having to be continued with 1% of the revenue. How can we ask them to be competitive if we do not pass over some of the management rights to them with the cost-efficiency reductions that might take place?

• 1045

The witnesses are addressing these problems, Mr. Chairman, and are not giving all the answers but they are leaving the opportunities open for someone else to find some of the answers.

I want to ask them, though, in their press release and their provision if we are in a position now where the primary producers have to pick up that extra cost? If there is an application for rail branch line abandonment and it should be an agency decision to continue that branch line, why should it be the public at large that picks up that cost? Because it is deemed to be in the public interest, you say, but those who oppose that branch line abandonment, fictitiously or otherwise—and it must be otherwise if they are going to continue it—why should it not be the opponents of the branch line closing picking up that cost?

[Translation]

auxquels ces coûts pourraient nuire, notre Comité ne l'a pas entièrement réglée. Cela soulève la question de l'indemnisation, et nous l'étudions à l'heure actuelle parce que nous croyons qu'un genre d'indemnisation quelconque conviendrait dans ce cas. Nous n'avons pas encore établi des recommandations complètes sur la façon exacte de calculer cette indemnisation ou de la financer.

Mr. Robichaud: Combien de temps faudra-t-il à votre Comité pour établir ces recommandations?

Mr. Cormack: J'ai bon espoir qu'il y parviendra assez rapidement. Ces choses semblent prendre plus de temps qu'on l'aurait souhaité, mais nous y travaillons. Je ne peux pas vous donner un délai précis. Mais j'espère que ce sera au cours des prochains mois.

Mr. Robichaud: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Monsieur Reid.

Mr. Reid: Merci, monsieur le président. Il a été plutôt agréable d'entendre des témoins nous présenter des commentaires et des considérations pratiques.

Cela dit, j'aimerais encore une fois attirer leur attention sur la page 4, où ils traitent du problème de la modification des destinations de livraison dans le réseau de transport du grain. On a souvent fait remarquer qu'on n'a pas réduit le nombre d'embranchements dans la même mesure qu'on a réduit le nombre de destinations de livraison.

Je crois que nous devons, comme les témoins, aborder le problème de l'abandon d'embranchements de façon pratique. Des compagnies de chemin de fer ont comparu devant nous, et les témoins le savent déjà, en disant que la perte de trafic les préoccupe moins que la perte de revenu. Elles sont tenues de maintenir le service sur ces embranchements, et elles ont appliqué la formule un tiers, un tiers, un tiers, et ont dû continuer à exploiter un tiers des embranchements avec 1 p. 100 du revenu. Comment pouvons-nous leur demander d'être concurrentielles si nous ne leur donnons pas certains droits de gestion, ce qui pourrait avoir pour effet de réduire leur efficience?

Les témoins s'attaquent à ces problèmes, monsieur le président, et ne donnent pas toutes les réponses, mais donnent à d'autres l'occasion de trouver quelques-unes des réponses.

Toutefois, je voudrais leur demander, dans leur communiqué et leurs dispositions, si les producteurs primaires doivent, à l'heure actuelle, payer les frais supplémentaires? S'il y a demande d'abandon d'embranchement et qu'un organisme décide de maintenir le service sur cet embranchement, pourquoi le grand public serait-il contraint d'en payer le coût? Parce qu'on juge que cela est dans l'intérêt public, dites-vous, mais ceux qui s'opposent à l'abandon de l'embranchement, que ce soit de façon fictive ou autrement—et il faut que ce soit autrement s'ils décident de maintenir le service—pourquoi

[Texte]

Mr. Cormack: We did discuss that matter somewhat, Mr. Reid, Mr. Chairman. I think we felt that since the agency making the decision and interpreting the public interest in making that decision is an agency established under this legislation, being federal legislation, that the federal body, the federal government, was the one that really ought to bear the extra cost. It certainly should not be the farmer.

Now, the federal government may wish to deal with the opponents and provincial governments and other agencies who might be partly responsible for persuading the agency to retain that line, but in trying to identify who that should be, we thought the responsibility would best be defined and taken by the federal government.

Mr. Reid: You have emphasized the benefits, Mr. Chairman. If there is a rail line abandonment it is because there is an alternative of a more cost-efficient manner from the point of view of grain delivery. All producers share that benefit. In your consideration, have you considered that primary producers then share the cost if for some reason, if it is a grain producer opposition to branch line abandonment, would they not all share in the cost of its continuance?

Mr. Cormack: We have given some consideration to that. In the earlier response to the question of compensation and how we might deal with that, one of the ideas we have discussed but have not got agreement on in our committee is that in fact part of the savings generated might be retained to be used for compensating those who are going to experience higher costs.

I am not sure I am answering your question. I think you are perhaps referring more to the case where a decision is made in the public interest to retain it. You are saying: who then should bear the cost?

Mr. Reid: That is right.

Mr. Cormack: Yes. We had not specifically talked about the producers sharing in that cost. Our feeling was that the producers should not be penalized by having a higher cost imposed on them, and I suppose in that sense we were saying they should not share in that cost.

Mr. Reid: Mr. Chairman, if I might continue. I was pleased to hear and see that you have a grain producer on your panel. If it should be that you, as a co-ordinating and recommending group exercising a fair degree of influence, if it should be that a common ground could be found with respect to branch line abandonment—and I recognize this as a very serious matter but it is one that we have to face up to; I am not so sure we really have before but we must do so now—if there is a common approach and common ground, do you recommend streamlining the agency provision so that implementation of your agreed upon

[Traduction]

ceux qui s'opposent à l'abandon de l'embranchement ne devraient-ils pas en payer la note?

M. Cormack: Nous avons touché à cette question, monsieur Reid, monsieur le président. Nous étions d'avis que puisque l'organisme qui prend la décision et qui interprète l'intérêt public en prenant cette décision est un organisme établi en vertu de cette loi, qui est une loi fédérale, c'est l'organisme fédéral, le gouvernement fédéral qui, en réalité, devrait prendre en charge les coûts supplémentaires. Ce ne devrait certainement pas être l'agriculteur.

Il se peut que le gouvernement fédéral veuille traiter avec les opposants et les gouvernements provinciaux et autres organismes qui pourraient être en partie responsables d'avoir persuadé l'organisme à maintenir cet embranchement, mais nous avons cru qu'il revient au gouvernement fédéral de définir et de prendre cette responsabilité.

M. Reid: Vous avez souligné les avantages, monsieur le président. Si on décide d'abandonner un embranchement, c'est parce qu'il y a un mode de transport plus efficace pour le grain. Tous les producteurs partagent cet avantage. Avez-vous étudié la possibilité que les producteurs primaires partagent le coût si, pour une raison quelconque, c'était les producteurs de grain qui s'opposaient à l'abandon d'un embranchement. Ne partageraient-ils pas tous le coût du maintien du service?

M. Cormack: Nous avons examiné quelque peu cette question. Nous avons parlé plus tôt de la question de l'indemnisation, nous avons mentionné qu'une des idées dont nous avons discuté mais sur laquelle nous ne nous étions pas entendus au sein de notre Comité est la possibilité de conserver une partie des économies réalisées pour indemniser ceux dont les coûts monteront.

Je ne sais pas si je réponds à votre question. Vous faites peut-être allusion au cas où une décision est prise de maintenir le service dans l'intérêt public. Vous demandez qui devrait prendre les frais en charge dans ce cas?

M. Reid: C'est ça.

M. Cormack: Oui. Nous n'avons pas parlé précisément de la possibilité que les producteurs partagent ce coût. Nous étions d'avis qu'il ne faut pas pénaliser les producteurs en leur imposant des coûts plus élevés, et je suppose que dans ce sens, nous disions qu'ils ne devraient pas partager ce coût.

M. Reid: Monsieur le président, si vous voulez bien me permettre de continuer. J'ai été heureux d'apprendre et de voir que vous avez un producteur de grain parmi vous. Si vous, en tant que groupe de coordination et d'établissement de recommandations exerçant une influence considérable, arriviez à trouver un terrain d'entente en ce qui a trait à l'abandon des embranchements—et je reconnais que c'est là une question très grave, mais il faut y faire face; je ne suis pas convaincu qu'on l'ait fait auparavant, mais il faut le faire maintenant—si vous arriviez à trouver un terrain

[Text]

decision might be much more expeditiously implemented?

Mr. Cormack: I think that is a good interpretation of what we are saying, Mr. Chairman, yes.

Mr. Reid: Is that why you reached a position other than the formula in Bill C-18 itself? I wanted to have you clearly express the reasons why your approach would be preferable to the one contained within the bill.

• 1050

Mr. Cormack: We have not, perhaps, gone into the detail in our presentation to give you a good answer to that. We have tried to set out those three broad principles which we think should govern the detail in the bill as it relates to the rationalization process, but I have to confess we do not have point-by-point specifics on how that would best be done.

Mr. Reid: Then you might address that further and let us have the benefit of your consideration, as well as your last point, on railway viability. You have heard the railways say they have to continue their revenue side if they intend to be competitive. You have left it with us on the basis that we should listen to them in areas where they do have concerns in that respect. I am assuming, then, sir—and correct me if I am wrong—you have not brought any specific item forward because there is no glaring, obvious one that has been brought to your attention.

Mr. Cormack: We felt as a committee we did not have the resources and expertise to study the matter and make a judgment on whether the railroads' claim to be losing revenue and to be unable to reduce costs—

Mr. Reid: The revenue loss.

Mr. Cormack: —was a correct one. We are simply saying we think your committee ought to study that matter carefully, and if it is found their claim is correct, then I say it is of great concern to our Senior Grain Transportation Committee, because that would then signal a possible return to the previous days, when railroads were not interested in hauling grain and were not getting revenues and making investments necessary to provide good transportation for grain. As a committee, we did not take it beyond that consideration.

Mr. Taylor: I would like to congratulate you on a very positive brief. I note also that two of my constituents, Stan Price and Ron Leonhardt, both highly efficient farmers and very positive people, are on your committee. I am not going to say that is the reason your group is so good, but it

[Translation]

d'entente, est-ce que vous recommanderiez la rationalisation de la disposition sur l'organisme de façon à accélérer la mise en oeuvre de votre décision?

M. Cormack: Je crois que c'est une bonne interprétation de ce que nous disons, monsieur le président.

M. Reid: Est-ce la raison pour laquelle vous avez établi une méthode qui diffère de la formule décrite dans le projet de loi C-18? J'aurais aimé que vous disiez clairement pourquoi votre méthode serait préférable à celle qu'on trouve dans le projet de loi.

M. Cormack: Notre exposé ne contenait peut-être pas suffisamment de détails pour vous donner une bonne réponse à ce sujet. Nous avons essayé d'expliquer les trois grands principes qui, selon nous, devraient régir le détail du projet de loi en ce qui concerne le processus de rationalisation, mais je dois avouer que nous n'avons pas de détails point par point sur la meilleure façon de procéder.

M. Reid: Alors vous pourriez peut-être pousser votre examen de la question et nous permettre de bénéficier de vos constatations, et faire de même pour votre dernier point, sur la viabilité des chemins de fer. Vous avez entendu les compagnies de chemin de fer dire qu'elles doivent continuer à s'intéresser à l'aspect revenu de leur exploitation si elles veulent demeurer concurrentielles. Vous nous avez laissé entendre que nous devrions écouter ce qu'elles disent dans les domaines où elles ont des préoccupations à cet égard. Je suppose donc, monsieur—et corrigez-moi si j'ai tort—que vous n'avez pas présenté de points particuliers parce qu'aucun point évident n'a été porté à votre attention.

M. Cormack: Nous étions d'avis en tant que comité que nous n'avions pas les ressources et les compétences nécessaires pour étudier la question et juger de la mesure dans laquelle la prétention des chemins de fer à l'égard de leur perte de revenus et de leur incapacité à réduire les coûts. . .

M. Reid: La perte de revenus.

M. Cormack: . . . était bien fondée. Nous disons seulement que nous croyons que votre Comité devrait étudier cette question attentivement, et s'il ressort que la prétention des chemins de fer est fondée, alors ce sera une source de grande préoccupation pour notre Comité supérieur du transport du grain, parce que cela signifierait un retour possible à l'époque où les chemins de fer ne s'intéressaient pas au transport du grain et n'obtenaient pas de revenus et ne faisaient pas les investissements nécessaires pour assurer un bon service de transport pour le grain. En tant que comité, nous ne sommes pas allés au-delà de cette considération.

M. Taylor: J'aimerais vous féliciter pour le caractère très positif de votre exposé. Je remarque aussi que deux de mes électeurs, Stan Price et Ron Leonhardt, tous deux des agriculteurs des plus efficaces et des personnes très positives, font partie de votre Comité. Je ne dirais pas que

[Texte]

probably helps. Ron Leonhardt is a former Wheat King of the World.

I would like to pursue this matter of abandonment to a little degree. Has your committee considered the high profits the railways have made on some of these branch lines? I have a line in mind. It was not a grain producer, it was a coal producer, but it had some grain. It had an elevator at the end also. It was highly profitable for the railway for many years. Then they depreciated it. In my view, they depreciated the costs of that railway three times, but they refused to give me the figures. So I am assuming at least two or three times that line was paid for by the people who are using the line.

When it comes to abandonment, the railways do not want to talk about anything about the depletion; the capital they have made. They just want to take the rate from the time they started to lose money. Have you considered that point at all? I think it is not fair to many of the producers.

Mr. Cormack: I cannot say we have addressed that matter in any direct way through our committee. As you know, the procedures for defining costs are set out rather clearly within the acts at the present time, and the costs that are brought forward are identified in that manner. We do have a subcommittee of our Senior Grain that concern themselves with costing matters. Their purpose is to attempt to see that the manner in which CTC costs these things is fair and equitable and adequate. But I cannot say we have a comment on the specific matter you raise.

Mr. Taylor: I certainly think it is a factor that should be considered.

• 1055

One other point came out of the questioning from my colleague, Mr. Benjamin, and to a degree from Mr. Reid, on the compensation when a line is abandoned. You are considering compensation for those who are going to lose—the higher cost. In my view, that is going to be a pretty difficult thing to do, because there are producers I know of who have been paying more than the highest cost of any of these for many years, and they get no compensation.

I think it has to be considered as a producer among producers so we do not penalize some producers to assist others. I think it is a very important point, and I wonder if you have any comment on that.

Mr. Cormack: I would agree. The question of compensation is a very controversial and difficult issue. It is perhaps the reason why I was hesitant in saying how long it would be before a committee would come to full conclusions on that. It is a difficult matter. I guess our committee has felt the principle is perhaps deserving of consideration. We are trying to find a way of dealing with it, but it is very difficult.

[Traduction]

c'est pour cela que votre groupe est si bon, mais ça aide probablement. Ron Leonhardt est un ancien roi mondial du blé.

J'aimerais revenir sur cette question de l'abandon d'embranchements. Votre Comité a-t-il examiné les profits élevés qu'ont réalisés les chemins de fer sur certains de ces embranchements? Je songe à un embranchement particulier. Il servait surtout au transport du charbon, mais aussi à une certaine quantité de grain. Il y avait un élévateur à la fin de l'embranchement. Il a rapporté des profits élevés aux chemins de fer pendant de nombreuses années. Puis, la compagnie l'a amorti. Selon moi, elle a amorti les coûts de ce chemin de fer trois fois, mais elle a refusé de me laisser voir les chiffres. Je suppose donc que les personnes utilisant cet embranchement l'ont payé au moins deux ou trois fois.

Au sujet de l'abandon, les chemins de fer ne veulent pas parler de l'épuisement, du capital qu'ils ont accumulé. Ils veulent seulement prendre le prix à partir du moment où ils ont commencé à perdre de l'argent. Avez-vous examiné ce point? Je crois que cela n'est pas juste pour de nombreux producteurs.

M. Cormack: Nous n'avons pas traité directement de cette question au sein de notre Comité. Vous savez que les méthodes servant à l'établissement des coûts sont précisées clairement dans les lois actuelles, et les coûts avancés sont déterminés de cette façon. Nous avons un sous-comité de notre Comité supérieur du transport du grain qui s'occupe des questions d'établissement des coûts. Son but est de tenter de faire en sorte que la façon dont la CCT établit ses coûts est juste et équitable et convenable. Mais nous n'avons pas de commentaires sur la question particulière que vous soulevez.

M. Taylor: Je crois qu'il faudrait certainement étudier ce facteur.

J'aimerais soulever un autre point qui découle des questions posées par mon collègue, M. Benjamin, et dans une certaine mesure, M. Reid, sur le dédommagement lorsqu'une ligne est abandonnée. Vous songez à dédommager ceux qui perdront—le coût plus élevé. Selon moi, cela sera assez difficile, parce que je connais des producteurs qui paient plus que le coût le plus élevé de tous ces coûts depuis de nombreuses années, et on ne les dédommage pas.

Je crois qu'il faut veiller à ne pas pénaliser certains producteurs pour en aider d'autres. Je crois que c'est un point très important, et j'aimerais savoir si vous avez un commentaire à ce sujet.

M. Cormack: Je suis d'accord. Le dédommagement est une question très controversée et difficile. C'est peut-être pour cela que j'hésitais à dire combien de temps un comité prendrait pour arriver à des conclusions à ce sujet. C'est une question difficile. Notre Comité a trouvé que le principe était peut-être digne d'examen. Nous essayons de trouver une solution, mais c'est très difficile.

[Text]

Mr. Taylor: As you say, under the present regime the CTC has to abandon it or keep it. There has been one exception to it that I know of. A CNR line was abandoned that carried many millions of bushels of grain over the years for farmers between Dinosaur, which is near Munson, just north of Drumheller, to Stettler. The farmers there refused to accept it, so they took over the line themselves without any compensation, to my knowledge. They are now operating that line, as far as I know, at a profit. It has not been a long time, but I think it has had one full year of operation. Are you aware of that line? Has this been brought to your attention?

Mr. Cormack: Yes, we are aware of that experiment. I think that is being done within the context of trying some different alternatives and some experiments. We are suggesting that perhaps the proposed act ought to recognize and make provision for transition to lower-cost systems. As you know, the government did make available what they called the SIR fund—system improvement reserve funds—and some of these experiments are being financed out of that fund. But the fund has no legislative support. It is simply there; and it is short-term for three years. As you have recognized in the bill that non-grain dependent branch lines need transitional funds, we are saying we need transitional funds for grain dependent lines so we can experiment and look at some of the possible lower-cost alternatives that might be available.

Mr. Taylor: I am glad to hear that.

Your committee has studied this bill in relation to the Western Grain Transportation Act, have you noticed any contradictory features you should bring to our attention?

Mr. Cormack: I do not believe, Mr. Chairman, we really could be specific on anything in response to that question.

Mr. Taylor: If in the next couple of weeks you did come across some, could you send the information to our clerk? I think that is a point we have to make very sure of; that we are not going negativize something in the WGTA which is put there for the benefit of our grain producers.

Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Can I put a supplementary in?

The Vice-Chairman: Mr. Angus, perhaps he can include his question. Gentlemen, we are running over time.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate that we are getting tight.

Mr. Cormack, gentlemen, I want to pursue a little bit these costing figures you use. But first of all, when you used the phrase “the cost of shipping grain on these branch lines”, are you talking about the price you have to

[Translation]

M. Taylor: Comme vous dites, sous le régime actuel, la CCT doit l'abandonner ou le maintenir. Je suis au courant d'une exception à cette règle. Le CN a abandonné une ligne qui, au fil des ans, avait transporté des millions de boisseaux de grain pour les agriculteurs entre Dinosaur, qui est situé près de Munson, juste au nord de Drumheller, jusqu'à Stettler. Les agriculteurs de la région ont refusé d'accepter l'abandon de l'embranchement, alors ils ont pris la ligne en charge eux-mêmes, sans dédommagement, à ce que je sache. Maintenant, ils exploitent cette ligne, à profit je crois. Ça ne fait pas longtemps, mais je crois qu'ils l'exploitent depuis une année complète. Êtes-vous au courant de cette ligne? Est-ce qu'on vous a signalé ce cas?

M. Cormack: Oui, nous sommes au courant de cette expérience. Je crois qu'elle fait partie de l'essai de différentes solutions de rechange et expériences. Nous croyons que la loi proposée devrait peut-être prévoir des dispositions pour la transition aux systèmes à coût moins élevé. Vous savez que le gouvernement a établi ce qu'il a appelé le Fonds de réserve pour l'amélioration du système, et une partie de ces expériences sont financées à même ce fonds. Mais il n'a pas de fondement législatif. Il est tout simplement là et pour trois ans seulement. Vous avez reconnu dans le projet de loi que les embranchements non tributaires du transport du grain ont besoin de fonds de transition. Nous disons que nous avons besoin de fonds de transition pour les embranchements tributaires du transport du grain, afin que nous puissions faire des expériences et examiner d'autres solutions possibles à coût moins élevé.

M. Taylor: Je suis heureux de l'apprendre.

Votre Comité a étudié ce projet de loi en rapport avec la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Avez-vous remarqué des aspects contradictoires que vous devriez porter à notre attention?

M. Cormack: Je ne crois pas, monsieur le président, que nous ayons quelque chose de particulier à signaler en réponse à cette question.

M. Taylor: S'il vous arrivait d'en trouver d'ici deux ou trois semaines, pourriez-vous envoyer l'information à notre greffier? Je crois que nous devons nous assurer de ne pas annuler une disposition quelconque de la LTGO, qui bénéficie à nos producteurs de grain.

Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Benjamin: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le vice-président: Monsieur Angus, peut-être peut-il inclure sa question. Messieurs, nous avons dépassé notre temps.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je comprends qu'on manque de temps.

Monsieur Cormack, messieurs, j'aimerais revenir un peu sur les coûts dont vous parlez. Premièrement, lorsque vous mentionnez le coût de l'expédition de grain sur ces embranchements, parlez-vous du prix que vous avez à

[Texte]

pay, or are you talking about the cost for the railroad to move the commodity?

Mr. Cormack: We are talking about the cost, I believe it would be correct to say. I am not sure there is a difference here. I think I will ask Mr. Campbell to respond to that question.

Mr. Angus: I want to make sure there is no difference, which is why I am asking.

The Vice-Chairman: Mr. Campbell.

Mr. D.E. Campbell (Representative, CN Rail, Senior Grain Transportation Committee): Thank you, Mr. Chairman.

• 1100

The cost elements included in these calculations, as set out by the Western Grain Transportation Act verified by the Canadian Transport Commission, include two broad categories, the volume-related variable costs and the line-related variable costs. Basically, the volume variable is clearly understood by everyone. The line-related variable cost is a nomenclature that was developed by a previous commissioner on costing, Mr. Snavely, who said that on branch lines that had at least 60% of the traffic grain and met certain other criteria, some fixed cost items related to that line should be charged against the grain account, and that includes taxes, maintenance, depreciation. On average, that is in the neighbourhood of \$10,000 to \$15,000 per mile.

So it is volume-variable cost plus those line-related costs. So what we looked at was the combination of both from branch line *x* to a main line segment.

Mr. Angus: What is the cost per tonne-mile for the main line? I am looking for that, so really, 2¢ to \$3.50 is meaningless to me unless I know what the main line costs are.

Mr. Campbell: The average, and you must appreciate that an average is a flawed number to give you, is in the neighbourhood of 3¢ to 4¢ per tonne-mile.

Mr. Angus: A final question on this point. Is there a relationship between the length of the branch line and the per tonne-mile cost? For example, are the 2¢ per tonne-mile found on the longer tracks and the \$3.40 on the very short ones?

Mr. Campbell: Again, Mr. Angus, Mr. Chairman, there are the two items. On the line-related portion it is directly proportional to distance. The volume-related portion is more directly proportional to tonnage, density. It is a mixture of the two so it is very difficult to give you a simple recipe to answer that question.

Mr. Angus: Okay. What is the average per tonne-mile cost for the branch lines?

[Traduction]

payer ou des frais qu'engage le chemin de fer pour transporter la denrée?

M. Cormack: Nous parlons du coût, je crois. Je ne suis pas certain s'il y a une différence. Je crois que je vais demander à M. Campbell de répondre à cette question.

M. Angus: Je veux m'assurer qu'il n'y a pas de différence, c'est pourquoi je l'ai demandé.

Le vice-président: Monsieur Campbell.

M. D.E. Campbell (représentant, CN, Comité supérieur du transport du grain): Merci, monsieur le président.

Les éléments de coût qui entrent dans ces calculs, tels qu'ils sont énoncés dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, comprennent deux grandes catégories, soit les coûts variables afférents au volume et les coûts variables afférents aux lignes. Fondamentalement, chacun comprend bien les coûts variables afférents au volume. Le coût variable afférent aux lignes est une nomenclature mise au point par un précédent commissaire, M. Snavely, qui a déclaré que pour les embranchements par lesquels passait 60 p. 100 du grain et qui répondaient à certains autres critères, il fallait imputer au compte du grain certains éléments de coûts fixes afférents à cet embranchement, et notamment les taxes, l'entretien et l'amortissement. En moyenne, ils sont de l'ordre de 10,000\$ à 15,000\$ le mille.

C'est donc le coût variable afférent au volume, plus les coûts variables afférents aux lignes. Nous avons donc examiné quelle était la combinaison des deux depuis l'embranchement *x* jusqu'à un segment de la ligne principale.

M. Angus: Quel est le coût par tonne-mille pour la ligne principale? C'est ce que je voudrais. En réalité, le chiffre de 2c. à 3,50\$ ne veut rien dire pour moi, si j'ignore quels sont les coûts pour la ligne principale.

M. Campbell: La moyenne—et n'oubliez pas que la moyenne, peut être trompeuse—est de l'ordre de 3 à 4c. par tonne-mille.

M. Angus: Une dernière question à ce sujet. Y a-t-il un rapport entre la longueur de l'embranchement et le coût par tonne-mille? Par exemple, les 2c. par tonne-mille dans le cas des voies plus longues et les 3,40\$ pour les très courtes?

M. Campbell: Encore une fois, monsieur Angus, monsieur le président, il y a deux choses. Les coûts variables afférents aux lignes sont directement proportionnels à la distance. Les coûts variables afférents au volume sont plus directement fonction du tonnage, de la densité. Comme c'est un mélange des deux, il est très difficile de vous donner une recette simple pour répondre à votre question.

M. Angus: Très bien. Quel est le coût moyen par tonne-mille pour les embranchements?

Mr. Campbell: We have simply identified that in the highest cost. . . We have categorized by quartiles and the highest cost range is between 40¢ per tonne-mile and \$3.40 per tonne-mile. That is the highest cost quartile. That quartile and the second-highest cost quartile both appear to be clearly higher cost than the alternative cost of either firm trucking or commercial trucking.

Mr. Angus: In the Western Grain Transportation Act there is—

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Angus.

Mr. Angus: —a definition that basically requires any grain moved under the WGTA to be moved to Vancouver or Thunder Bay prior to export through another country. In our deliberations on this bill, there is concern about other commodities being moved into the United States and through the U.S. to a location other than the United States. Has this protection in the WGTA in any way cost Canadian producers more in terms of transportation costs?

Mr. Cormack: I will ask Mr. Barry if he would comment.

Mr. A.E. Barry (Representative, United Grain Growers, Senior Grain Transportation Committee): Thank you, Mr. Chairman, Mr. Angus. I am not aware of any study that would suggest that WGTA rates, if I understand your question, are affected adversely because of the requirement that the grain move forward to either Thunder Bay or to other ports. I am not sure that is answering your question.

Mr. Angus: Oh yes, it is. The answer I wanted, too. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus.

Mr. Benjamin: I have a supplementary, Mr. Chairman.

Gentlemen, on this study you say you are going to give us in April, will it go into not only branch line costs but also other costs?

• 1105

I am thinking here of municipalities, but also other costs to the local economy, towns and villages, the public investment there in streets and roads and curling rinks; the social costs; the private investment there in stores and homes; the economic and social costs. I have always maintained it is not just grain, and it is not just the railroad costs. The total costs far exceed the costs of keeping a branch line, no matter how uneconomic.

Do you try to balance that out? Will you do it in your report?

Secondly, an earlier witness said there is conflict between this bill and the Western Grain Transportation Act. Do you think we should have something like a "notwithstanding" clause in this bill, saying

M. Campbell: Cela se trouve dans le coût le plus élevé. . . Nous avons établi des quartiles et la fourchette de coûts la plus élevée se situe entre 40c. par tonne-mille et 3,40\$ par tonne-mille. C'est le quartile de coût le plus élevé. Ce quartile et le deuxième semblent traduire des coûts nettement supérieurs à ceux du camionnage d'entreprise ou du camionnage commercial.

M. Angus: Dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, on trouve. . .

Le vice-président: Votre dernière question, monsieur Angus.

M. Angus: . . . une définition qui oblige fondamentalement à acheminer par Vancouver ou Thunder Bay tout le grain transporté en vertu de la LTGO avant de l'exporter à l'étranger. Dans nos délibérations sur ce projet de loi, on a évoqué la crainte que d'autres produits destinés à un pays autre que les États-Unis soient envoyés aux États-Unis ou passent par ce pays. Cette protection de la LTGO a-t-elle entraîné une augmentation quelconque des coûts de transport pour les producteurs canadiens?

M. Cormack: Je vais demander à M. Barry de bien vouloir faire un commentaire.

M. A.E. Barry (représentant, United Grain Growers, Comité supérieur du transport du grain): Merci, monsieur le président, monsieur Angus. Je ne suis pas au courant de l'étude selon laquelle l'obligation d'acheminer le grain vers Thunder Bay ou d'autres ports aurait des répercussions contraires sur les taux de la LTGO, si je comprends bien votre question. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. Angus: Ah oui. C'est la réponse que je voulais, aussi. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Angus.

M. Benjamin: J'ai une question supplémentaire, monsieur le président.

Messieurs, cette étude que vous allez nous remettre en avril traitera-t-elle aussi d'autres coûts que de ceux des embranchements seulement?

Je pense ici aux municipalités, mais aussi aux autres coûts pour l'économie locale, pour les villes et les villages, à l'investissement public que représentent les chaussées et les pistes de curling; aux coûts sociaux; à l'investissement privé en magasins et résidences; aux coûts économiques et sociaux. J'ai toujours dit qu'il y a plus que le grain et il ne s'agit pas seulement des coûts pour les chemins de fer. Les coûts totaux dépassent de loin les coûts de l'entretien d'un embranchement, si peu rentable qu'il soit.

Avez-vous tenté de mettre tout cela dans la balance? Allez-vous le faire dans votre rapport?

En second lieu, un témoin antérieur a déclaré qu'il y a un conflit entre ce projet de loi et la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Selon vous, faut-il mettre dans ce projet de loi une disposition comme une clause

notwithstanding what this bill says, where there is a conflict, the WGT Act should take priority, or is the legal authority?

Mr. Cormack: On your first question, Mr. Benjamin, we will have reference for and acknowledgement of those other kinds of costs in this letter and this document going out to producers. We do not go into that in a detailed fashion.

On your second question, we earlier suggested we were not aware, or at least were not able to respond, as to whether we saw any conflicts between the two bills. But your suggestion might well be an appropriate one to consider. In other words, as I understand your suggestion, it would be saying if there were, there would be precedent in the WGTA.

Mr. Benjamin: Yes, because it is like a constitutional amendment. The WGTA is a sort of grain producers' constitution.

The Vice-Chairman: Mr. Cormack and your colleagues, we thank you once again for your brief. It is part of the record and will be taken into due consideration.

I would now call before us the Saskatchewan Wheat Pool. I believe we have Mr. Schmeiser, Mr. Howe, and Mr. McGlaughlin.

Gentlemen, we have a copy of your brief before us. You could give us an overview, if that would be your wish. Then we could go into questioning.

Before beginning your opening remarks, please identify yourselves.

Mr. Ray Howe (Second Vice-President, Saskatchewan Wheat Pool): Thank you, Mr. Chairman. The Saskatchewan Wheat Pool appreciates the opportunity to present its views and concerns regarding Bill C-18 to this committee.

I am a grain farmer. I was recently elected Second Vice-President of the Saskatchewan Wheat Pool. I farm with a 27-year-old son in west-central Saskatchewan, and 80% of the grain we produce is shipped via rail to export position, either at the west coast or at Thunder Bay. We are very dependent on the rail system we have in western Canada to move our product to market.

Joining me today on behalf of the Saskatchewan Wheat Pool is the Director of Research, Mr. Glen McGlaughlin, and the Manager of Research, Mr. Dan Schmeiser.

This submission is made on behalf of the 70,000 active farmer-members of the Saskatchewan Wheat Pool.

• 1110

The Saskatchewan Wheat Pool is both a farm policy organization and a grain and livestock marketing and handling co-operative owned entirely by producer

«nonobstant» qui ferait primer la Loi sur le transport du grain de l'Ouest advenant un conflit avec ce projet de loi?

M. Cormack: En réponse à votre première question, monsieur Benjamin, nous allons faire état et reconnaître l'existence de ces autres coûts dans la lettre et le document destinés aux producteurs. Nous n'en traitons pas de façon détaillée.

En réponse à votre deuxième question, nous avons dit plus tôt que nous ne savions pas s'il y avait conflit entre les deux textes législatifs, ou tout au moins que nous n'étions pas en mesure d'y réagir. Mais il pourrait y avoir lieu d'étudier votre suggestion. Autrement dit, si je vous ai bien compris, en cas de conflit, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest servirait de précédent.

M. Benjamin: Oui, car c'est comme un amendement constitutionnel. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest est en quelque sorte la Constitution des producteurs de grain.

Le vice-président: Monsieur Cormack, et vos collègues, nous vous remercions encore une fois de votre mémoire. Il sera versé au compte rendu et recevra toute l'attention voulue.

J'appelle maintenant le *Saskatchewan Wheat Pool*. Je crois que nous recevons M. Schmeiser, M. Howe et M. McGlaughlin.

Messieurs, nous avons devant nous un exemplaire de votre mémoire. Vous pourriez nous en donner un aperçu général, si tel est votre désir. Ensuite, nous pourrions passer aux questions.

Avant vos remarques de présentation, vous voudrez bien vous présenter.

M. Ray Howe (deuxième vice-président, Saskatchewan Wheat Pool): Merci, monsieur le président. Le *Saskatchewan Wheat Pool* est heureux de l'occasion qui lui est donnée de présenter à votre Comité ses vues et ses craintes au sujet du projet de loi C-18.

Je suis producteur de grain. Je viens d'être élu deuxième vice-président du *Saskatchewan Wheat Pool*. J'ai une exploitation agricole avec un fils de 27 ans dans le centre ouest de la Saskatchewan; 80 p. 100 de notre production est expédiée par chemin de fer vers le point d'exportation, soit sur la côte Ouest, soit à Thunder Bay. Nous sommes très tributaires du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien pour mettre notre produit sur le marché.

Je suis accompagné aujourd'hui du directeur de la recherche du *Saskatchewan Wheat Pool*, M. Glen McGlaughlin, ainsi que du gestionnaire de la recherche, M. Dan Schmeiser.

Nous présentons ce mémoire au nom des 70,000 agriculteurs membres actifs du *Saskatchewan Wheat Pool*.

Le *Saskatchewan Wheat Pool* est à la fois un organisme de politique agricole et une coopérative de commercialisation et de manutention du grain et du

[Text]

members who engage in farming in the province of Saskatchewan. Since our formation in 1924, we have taken a leadership role in agricultural policy through an active democratic control structure which links members through delegates with the elected board of directors. That structure works to convey the views of the majority of our members on issues of policy.

To service the commercial needs of member owners, Saskatchewan Wheat Pool has developed a broad and effective range of operations. Saskatchewan farmers have available pool primary elevator facilities located at 500 shipping points, and extensive farm supply and livestock marketing systems throughout the province. Our organization also operates modern grain terminals at Thunder Bay and Vancouver, and participates in flour milling and commercial printing. During the 1985-86 season, Saskatchewan Wheat Pool handled 9.3 million tonnes of grain, representing 60.6% of the prairie total. Saskatchewan Wheat Pool transacted a combined business volume of \$1.3 billion in 1986, and has total assets exceeding \$810 million.

Saskatchewan Wheat Pool is involved in agricultural activities other than grain handling through individual or joint ownership of subsidiary organizations. Western Co-operative Fertilizers Limited is jointly owned by the three pools and Federated Co-operatives Limited. The new export grain terminal, Prince Rupert Grain Ltd., located at Prince Rupert, B.C., is owned by a consortium of six major grain companies, including Saskatchewan Wheat Pool which has a 30% ownership. In addition, the pool owns about 32% of the terminal capacity at the Port of Vancouver and 46% of the capacity at Thunder Bay. Saskatchewan Wheat Pool has an equal interest with the other two pools in the ownership of XCAN Grain Ltd., a grain export and shipping agency. Furthermore, Saskatchewan Wheat Pool with Manitoba Pool Elevators owns CSP Foods Limited, a major oil-seed crushing and refining enterprise in western Canada.

Our involvement with these agricultural businesses means that the pool is a large shipper of many items other than just export grain. Some of these include seed and feed grain for domestic use, fertilizers, chemicals, livestock, and building products.

Over the years our organization has taken a particularly active and leadership role in the area of grain transportation policy on behalf of our members. Saskatchewan Wheat Pool has individually, or with sister pools, collectively presented its views to such bodies as the MacPherson commission, the Hall commission, the Prairie Rail Action Committee, the Snavely commission,

[Translation]

bétail, appartenant entièrement aux membres producteurs qui se livrent à l'agriculture dans la province de la Saskatchewan. Depuis notre formation en 1924, nous avons joué un rôle de chef de file en matière de politique agricole par le biais d'une structure active de contrôle démocratique qui établit un lien entre les membres et le conseil d'administration élu par l'intermédiaire de délégués. Cette structure permet de dégager les vues de la majorité de nos membres sur les questions de politique.

Pour répondre aux besoins commerciaux des propriétaires membres, le *Saskatchewan Wheat Pool* s'est donné une gamme d'opérations qui est étendue et efficace. Les agriculteurs de la Saskatchewan disposent de silos primaires communs situés à 500 points d'expédition, ainsi que de systèmes étendus d'approvisionnement agricole et de commercialisation du bétail dans l'ensemble de la province. Notre organisme exploite aussi des terminaux modernes pour le grain à Thunder Bay et à Vancouver et participe à la mouture du blé et à l'impression commerciale. Pendant la campagne de 1985-1986, le *Saskatchewan Wheat Pool* a manutentionné 9,3 millions de tonnes de grain, soit 60,6 p. 100 du total pour les Prairies. Le *Saskatchewan Wheat Pool* a eu un chiffre d'affaires combiné de 1,3 milliard de dollars en 1986, et son actif total dépasse 810 millions de dollars.

Le *Saskatchewan Wheat Pool* se livre à des activités agricoles autres que la manutention du grain par le biais de filiales qui lui appartiennent en propre ou en copropriété. La *Western Co-operative Fertilizers Limited* est la propriété conjointe de trois syndicats du blé et de la *Federated Co-operatives Limited*. Le nouveau terminus pour l'exportation du grain, *Prince Rupert Grain Ltd.*, situé à Prince Rupert (C.-B.), appartient à un consortium de six grandes sociétés de grain, dont le *Saskatchewan Wheat Pool*, qui en détient 30 p. 100. En outre, notre organisme possède environ 32 p. 100 de la capacité du terminus au port de Vancouver et 46 p. 100 de celle de Thunder Bay. Le *Saskatchewan Wheat Pool* a une participation égale avec deux autres organismes du même genre dans *XCAN Grain Ltd.*, qui est un organisme d'exportation et d'expédition du grain. En outre, avec les *Manitoba Pool Elevators*, le *Saskatchewan Wheat Pool* est propriétaire de *CSP Foods Ltd.*, qui est une grande entreprise de broyage et de raffinage des graines oléagineuses dans l'Ouest canadien.

Grâce à notre association avec ces entreprises agricoles, nous sommes un gros expéditeur de bien d'autres marchandises que les grains d'exportation, comme les semences et les grains de provende pour usage intérieur, des engrais, des produits chimiques, du bétail et des produits de construction.

Au fil des ans, notre organisme a joué un rôle de leadership particulièrement actif dans le domaine de la politique du transport du grain au nom de ses membres. Le *Saskatchewan Wheat Pool* a, individuellement ou avec ses homologues, présenté collectivement ses vues à des organismes, comme la commission MacPherson, la commission Hall, le *Prairie Rail Action Committee*, la

[Texte]

the Booz/Allen IBI Study group, the CTC Revision of the Uniform Classification of Accounts, the Canadian Transportation Commission on Cost of Capital Methodology, and the Committee of Inquiry on Method of Payment. Most recently we raised our concerns for amendment to the Western Grain Transportation Act with the Grain Transportation Agency which conducted the review of that legislation.

Our submission in respect to Bill C-18 is prompted by the same concerns, that being the well-being of our farmer members that led us to play an active role in transportation policy just described. We note that many of the provisions of the proposed legislation will not apply to the movement of grain to which the Western Grain Transportation Act does apply. However, there is no doubt that the sweeping and significant changes proposed by Bill C-18 will create a new transportation environment that could directly or indirectly impact on the economics, service, and regulation of the grain industry. It is these concerns that primarily guide the thrusts of this submission.

Saskatchewan Wheat Pool's position on the proposed legislation is in agreement with Prairie Pools' policy, the drafting of which Saskatchewan Wheat Pool and the sister pools participated in during January of this year. That policy as it applies to the National Transportation Act is, and I quote:

With respect to Bill C-18, An Act Respecting National Transportation, Prairie Pools believes that regulatory reform must be approached with caution. It is important to recognize that grain transportation legislation, governed by the Western Grain Transportation Act, be protected from any changes contemplated by Bill C-18. There is a need for clarification of the responsibilities of the two Acts. Other concerns regarding this legislation include confidential rate setting, the regulatory process and powers of the CTC, and the issue of branchline abandonment procedures. Specifically, any moves to eliminate or lessen the authority of the CTC, in matters relating to the grain industry, will be opposed.

• 1115

With those opening remarks, Mr. Chairman, I will ask Mr. Glen McGlaughlin to deal with the specifics of those policies and concerns.

Mr. Glen McGlaughlin (Director, Research Division, Saskatchewan Wheat Pool): Thank you very much, Mr. Chairman. I would first of all draw to the committee's attention the fact—and I know they are aware of it—that the three pools did make a submission on this same subject following the release of the paper *Freedom to Move* and that paper was presented in November of 1985. Many of the things we will say today essentially repeat a

[Traduction]

commission Snavelly, le groupe de travail Booz/Allen IBI, le groupe de révision de la classification uniforme des comptes de la CCT, le groupe d'étude de la méthodologie de la Commission canadienne des transports sur le coût du capital, et la commission d'enquête sur les modes de paiement. Tout récemment, nous avons réclamé une modification à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest auprès de l'Office du transport du grain qui a effectué la revue de cette loi.

Notre mémoire sur le projet de loi C-18 est inspiré par les mêmes préoccupations, soit le bien-être de nos membres agriculteurs qui nous a amenés à jouer un rôle actif dans la politique des transports que nous venons de décrire. Nous notons qu'une foule de dispositions de la mesure législative proposée ne s'appliqueront pas au mouvement du grain auquel s'applique la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Cependant, il ne fait aucun doute que les changements importants proposés par le projet de loi C-18 créeront un nouveau climat dans le domaine des transports, qui pourrait avoir des retombées directes ou indirectes sur la rentabilité, le service et la réglementation de l'industrie du grain. Voilà les préoccupations qui inspirent essentiellement les lignes de force de notre mémoire.

La position du *Saskatchewan Wheat Pool* sur le projet de loi est conforme à la politique des *pools* des Prairies, qui a été rédigée par le *Saskatchewan Wheat Pool* et ses homologues en janvier de cette année. Cette politique est la suivante en ce qui concerne la Loi nationale sur les transports, et je cite:

A l'égard du projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, les *Prairie Pools* estiment qu'il faut faire preuve de circonspection dans la réforme de la réglementation. Il importe de reconnaître que la législation sur le transport du grain, régie par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, doit être à l'abri des changements envisagés par le projet de loi C-18. Il faut préciser les responsabilités des deux lois. Au nombre des autres préoccupations que nous inspire cette mesure, mentionnons l'établissement de taux confidentiels, le processus de réglementation et les pouvoirs de la CCT, et le problème des procédures d'abandon des embranchements. Plus spécifiquement, nous nous opposerons à toute initiative destinée à éliminer ou à amoindrir les pouvoirs de la CCT pour tout ce qui concerne l'industrie du grain.

Sur ce, monsieur le président, je demanderais à M. Glen McGlaughlin de parler des détails de ces politiques et préoccupations.

M. Glen McGlaughlin (directeur de la Division de la recherche, *Saskatchewan Wheat Pool*): Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais, en tout premier lieu, signaler au Comité—et je sais qu'il en est conscient—que les trois syndicats du blé ont présenté un mémoire sur la même question après la publication du document *Aller sans entraves* en novembre 1985. Une foule des choses que nous dirons aujourd'hui sont essentiellement une reprise

[Text]

number of the concerns that were identified by the three pools out of *Freedom to Move*.

I will go through the document. I will not read all the paragraphs. I would like to highlight some of them, starting on page 4. We note on the top of page 4 that we would advise a cautious approach to the regulatory reform represented by Bill C-18. I do not think anyone is arguing against the removal of unnecessary regulation, but we wish to impress on government legislators the need to ensure that the new transportation environment created under the National Transportation Act will not detrimentally effect an impact on the grain transportation interests of producers.

At the bottom of the page we note that the premise contained in the bill, as we see it, is that increasing competition within and between each mode of transport and reducing government intervention will supposedly lead to lower rates and improved service. That is our understanding of the philosophy that is behind this particular bill. And the force that is prompting this proposed national transportation policy include legislative change and regulatory freedom in the U.S., the Staggers Act. Also having impact is the ever-increasing pressure for domestic and export shippers to get costs down wherever possible.

Despite these forces for change, there must be recognition that the grain industry has historically been dependent and captive to rail transportation. Legislation affecting grain transportation has generally recognized this dependency and has included significant regulation of the railway industry as a result. This approach continues under the Western Grain Transportation Act which governs the movement of the majority of grain produced in western Canada.

I would note, by way of a statistical reference, that approximately 75% of the commodity movement in western Canada does move by rail and a study some two or three years ago produced by the Government of Alberta indicated that their judgment was that some 60% of all commodity movement was captive.

At the bottom of page 5 we note that grain producers must be assured that they will continue to enjoy the provision of an adequate and reliable rail transportation service at a reasonable cost. We are aware of concerns expressed by the railways that the provisions of final offer arbitration, competitive line rates, interswitching and terminal internal running rights will have a negative impact on their revenues. Adequate study and analysis must be given to these concerns. We are not in a position to effectively gauge how the competitive forces and rate provisions introduced by Bill C-18 will affect the economic well-being of our national rail carriers.

[Translation]

des préoccupations qu'ont fait valoir les trois organismes après *Aller sans entraves*.

Je vais faire une revue du document, sans toutefois en lire tous les paragraphes. J'aimerais quand même m'arrêter à certains d'entre eux, à partir de la page 4. En haut de la page 4, nous conseillons d'aborder avec circonspection la réforme de la réglementation que représente le projet de loi C-18. Personne n'est contre l'abrogation d'une réglementation inutile, mais le législateur doit être très conscient de la nécessité de faire en sorte que le nouveau climat créé dans les transports en vertu de la Loi nationale sur les transports n'aura pas d'effets négatifs sur les intérêts des producteurs en matière de transport de grain.

En bas de la page, nous notons que le projet de loi semble partir du principe que l'accroissement de la concurrence à l'intérieur de chaque mode de transport et entre chacun de ces modes et la réduction de l'intervention gouvernementale déboucheront probablement sur une diminution des taux et une amélioration du service. C'est ainsi que nous croyons comprendre le principe qui inspire ce projet de loi particulier. Et la force qui déclenche ce projet de politique nationale sur les transports vient notamment du changement législatif et de la liberté de réglementation aux États-Unis, de la Loi Staggers. Cela vient aussi dans une certaine mesure des pressions de plus en plus vives qui s'exercent sur les expéditeurs vers les marchés intérieurs et extérieurs pour leur faire diminuer leurs coûts dans toute la mesure du possible.

Malgré ces forces, il faut reconnaître que l'industrie du grain a toujours été tributaire et captive du transport ferroviaire. Les textes législatifs intéressant le transport du grain ont généralement reconnu cette dépendance et prévu, par conséquent, une réglementation importante de l'industrie du transport par chemin de fer. Cette approche est reprise dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui régit le mouvement de la plupart du grain produit dans l'Ouest canadien.

Pour citer une statistique, je noterai qu'environ 75 p. 100 du transport des marchandises dans l'Ouest canadien se fait par chemin de fer; en outre, selon une étude réalisée il y a deux ou trois ans par le gouvernement de l'Alberta, on estimait qu'environ 60 p. 100 de tous les mouvements de marchandises étaient des mouvements captifs.

En bas de la page 5, nous notons qu'il faut donner aux producteurs de grain l'assurance qu'ils continueront de jouir d'un service de transport ferroviaire convenable et fiable à prix raisonnable. Nous sommes conscients des préoccupations exprimées par les chemins de fer, qui craignent que les dispositions d'arbitrage de l'offre finale, de prix de lignes concurrentiels, de changements de voies et de droits internes de circulation auront des incidences négatives sur leurs recettes. Ces préoccupations doivent faire l'objet d'une étude et d'une analyse appropriées. Nous ne sommes pas en mesure d'évaluer efficacement quels seront les effets des forces de la concurrence et des

[Texte]

However, it has been our experience that service to meet the needs of the grain industry and other industries can suffer if the railways are not adequately compensated.

At the middle of page 6, I would simply say that the major railway companies—again just to repeat—have expressed concern about Bill C-18 reducing the revenues and eventually the quality of rail service they could offer to grain shippers. Given the negative experiences of grain shippers in the past, it would be a tremendous disservice to producers if the efforts to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain under the WGTA were undermined by the National Transportation Act.

• 1120

On the revenue adequacy provisions of the WGTA, we simply note that the grain producer, through this provision of the WGTA, could find himself paying higher freight rates than would normally be triggered by higher railway costs.

This is essentially a reflection of the four-year costing review. In that assessment, under subsection 38(5) of the WGTA, the commission is to be guided by two objectives, the first of which is to ensure that the overall revenues of the railway system are adequate to meet its long-term needs. If this is deemed to be not the case because of the revenue impact Bill C-18 is having, this could ultimately result in a transfer of some of that cost to grain producers under the WGTA.

We note in a section on page 7—it is not a major issue, but we feel we should draw it to your attention—the question of running rights and joint track usage. We feel there is a need for clarification of the responsibilities and provisions of Bill C-18 versus those of the WGTA as they relate to joint track usage and joint running rights.

At the bottom of the page we do note and do support that there are occasions where the availability of joint running rights could facilitate the efficient movement and marketing of grain. This appears to be beyond the flexibility, though, originally contemplated for under the WGTA, regarding reciprocal and other arrangements between railway companies. I guess we are saying in essence there should be an industry approach to joint running rights and not a situation where unilaterally one railway or one carrier can move traffic over another railway without a reciprocal kind of arrangement.

We noted in our brief as three pools in 1985, and repeat here under “Confidential Rate Setting”... obviously this does not apply to the Western Grain Transportation Act, but I guess we have a concern that confidential rate setting

[Traduction]

dipositions du projet de loi C-18 relatives aux taux sur le bien-être économique de nos transporteurs ferroviaires nationaux. Cependant, nous savons par expérience que le service nécessaire pour répondre aux besoins de l'industrie du grain et des autres industries peut être compromis si les chemins de fer n'ont pas un dédommagement convenable.

Au milieu de la page 6, je dirais simplement que les grandes entreprises ferroviaires—je me répète—ont exprimé la crainte que le projet de loi C-18 réduise les recettes et, peut-être, la qualité du service ferroviaire qu'elles pourraient offrir aux expéditeurs de grain. Étant donné les expériences négatives passées des expéditeurs de grain, ce serait rendre un bien mauvais service aux producteurs que de laisser la Loi nationale sur les transports saper à la base les efforts visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest en vertu de la LTGO.

Quant aux dispositions de la LTGO sur la suffisance des recettes, nous notons simplement que le producteur de grain, sous l'effet de cette disposition de la LTGO, pourrait se trouver à payer plus cher que les tarifs normalement déclenchés par l'augmentation des coûts ferroviaires.

Cela traduit essentiellement l'examen quadriennal des coûts. Dans cette évaluation, en vertu de l'article 38(5) de la LTGO, la Commission doit s'inspirer de deux objectifs, dont le premier est d'assurer que le réseau ferroviaire dispose de recettes globales suffisantes pour répondre à ses besoins à long terme. Si tel ne semble pas être le cas à cause des effets du projet de loi C-18 sur les recettes, cela pourrait en bout de course obliger à reporter une partie de ces coûts sur les producteurs de grain en vertu de la LTGO.

Nous notons à la page 7—ce n'est pas un grand problème, mais nous tenons à vous le signaler—la question des droits de circulation et de l'utilisation mixte des voies. À nos yeux, il faut préciser les responsabilités et les dispositions du projet de loi C-18, par rapport à ceux de la LTGO en ce qui concerne l'utilisation conjointe des voies et les droits de circulation conjoints.

Au bas de la page, nous notons avec plaisir qu'il y a des cas où la disponibilité de droits de circulation conjoints pourrait faciliter le mouvement et la commercialisation efficace du grain. Cela semble dépasser, cependant, la souplesse initialement envisagée en vertu de la LTGO, en matière d'accords réciproques et autres entre chemins de fer. Nous disons essentiellement que les droits de circulation conjoints doivent faire l'objet d'une approche globale au niveau de l'industrie plutôt que d'une approche unilatérale où un chemin de fer peut utiliser les services d'un autre chemin de fer sans accord réciproque.

Nous avons noté dans notre mémoire commun de 1985, et répétons ici sous la rubrique «taux confidentiels»... manifestement, cela ne s'applique pas à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, mais nous craignons que

[Text]

could be deemed to be unfair to shippers. It will favour large shippers over small shippers. We are concerned the opportunity for confidential contracting could lead to unnecessary power in the hands of the railways and result in different treatment for certain shippers at the expense of others in the same industry.

To prevent shippers from being disadvantaged, we consider it important that rates should be published and readily available to other shippers and other carriers. We note in the middle paragraph on page 9 a recent survey in the United States which seems to suggest the majority of shippers feel the same way, that public disclosure of rates is generally supported.

At the bottom of page 9 we talk briefly about the role and responsibility of the National Transportation Agency. We feel the Canadian Transport Commission currently is respected by the grain industry as an independent and objective regulatory body. I guess what we are saying is we would oppose any move to eliminate or lessen the authority of that successor agency in matters relating to the grain industry. We have gone into some detail on some of our concerns about the agency.

In the area of branch-line abandonment, page 11, we note that prairie grain producers, as previously stated, are essentially dependent on and captive to the railway transport mode. Our policy position regarding branch lines reflects the fundamental need of producers and supports the existence of a network of essential branch lines necessary to meet grain collection and transportation needs. We also recognize there is a need to continue to examine alternatives that result in lower grain-handling and transportation costs or efficiency gains, or both, and this includes the evaluation of rail lines.

On page 12 I note and draw to your attention that we would view with strong concern any moves that would undermine efforts unnecessarily... to diminish the retention of an adequate network for the collection of grain. We have some concerns about short-line railways and whether they will be viable in the long run, and whether that is not simply a short-term, transitional effort to eventual abandonment.

• 1125

I think I would simply conclude on page 13 that we note that the proposed act would exclude the Minister from entering into agreements or arrangements to provide more cost-effective, alternative transportation facilities in place of grain-dependent branch lines, as designated under the WGTA, that consideration should be given to means to facilitate such alternative arrangements, with industry consultation.

[Translation]

l'établissement des taux confidentiels puisse être réputé injuste pour les expéditeurs. Cela favorisera les grands expéditeurs par rapport aux petits. Nous craignons que la possibilité de contrats confidentiels puisse donner des pouvoirs inutiles aux chemins de fer et donner lieu à une différence de traitement pour certains expéditeurs aux dépens d'autres expéditeurs dans la même industrie.

Pour que les expéditeurs ne soient pas désavantagés, nous jugeons important de publier les taux et de les mettre à la libre disposition des autres expéditeurs et des autres transporteurs. Dans le paragraphe du milieu de la page 9, nous notons qu'un récent sondage effectué aux États-Unis semble indiquer que la majorité des expéditeurs sont du même avis, que la publication des tarifs a la faveur générale.

Au bas de la page 9, nous parlons brièvement du rôle et de la responsabilité de l'Office national des transports. Nous croyons que l'industrie du grain respecte actuellement l'indépendance et l'objectivité de l'organisme de réglementation que constitue la Commission canadienne des transports. Pour notre part, nous dénoncerions toute initiative tendant à éliminer ou à amoindrir les pouvoirs de son successeur en toutes matières intéressant l'industrie du grain. Nous donnons ensuite des détails au sujet de certaines de nos préoccupations concernant l'Office.

En ce qui concerne l'abandon des embranchements, à la page 11, nous notons que les producteurs de grain des Prairies, comme nous l'avons déjà dit, sont essentiellement tributaires et captifs du transport ferroviaire. Notre position sur les embranchements traduit le besoin fondamental des producteurs et favorise l'existence d'un réseau d'embranchements essentiels nécessaires pour les besoins de collecte et de transport du grain. Nous reconnaissons également la nécessité de poursuivre l'examen des autres moyens qui font baisser les coûts de la manutention et du transport du grain ou qui permettent des gains d'efficacité, ou les deux à la fois, et notamment l'évaluation des voies ferroviaires.

À la page 12, je note et vous signale que nous verrions d'un très mauvais œil toute initiative qui saperait inutilement les efforts... pour diminuer le maintien d'un réseau convenable pour la collecte du grain. Nous avons certaines craintes pour les chemins de fer de courte distance et de leur fiabilité à long terme, par opposition à un simple effort transitoire à court terme devant mener ultérieurement à l'abandon.

Je conclus, à la page 13, que la loi proposée empêcherait le ministre de conclure des ententes ou des accords pour remplacer les embranchements tributaires du transport du grain, désignés en vertu de la LTGO, par d'autres moyens de transport plus efficaces, et qu'il faut chercher des moyens de faciliter ces autres mécanismes, en consultation avec l'industrie.

[Texte]

I think that would conclude the summary, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. McGlaughlin.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, welcome. I want to deal with some areas that are in your brief and some that are not. One of the provisions in this brief is a reverse-onus test, and your industry is clearly facing that kind of process for the first time at the CN variable rate hearings. Can you tell us what you think of the process so far, so we can anticipate how truckers and others will feel about reverse onus once it applies to them?

Mr. McGlaughlin: I guess my comment would be more in regard to section 45 of the Western Grain Transportation Act, as opposed to this provision, and maybe that is not the answer you are looking for. But we have some concerns about that, as it relates to section 45 of the Western Grain Transportation Act. As you know, section 45(2) was deleted, which required the railways to identify where there were cost efficiencies, and this provision of the act is no longer available to us. We now must prove economic injury under that provision of the act. We are going to make our case next week on this so I do not want to get into this, but it obviously makes it more difficult to demonstrate adverse impact now that section 45(2) does not exist.

Mr. Angus: It is my understanding that some of your pool colleagues have given up on the process entirely. Is that correct?

Mr. McGlaughlin: I will ask Mr. Howe to respond to that.

Mr. Howe: If I may, Mr. Chairman, I think the reverse onus thing that farmers are facing puts them in a difficult position, because, when you have to start proving something from where we are coming from, you are surmising a lot of things, you are looking into the dark, and I realize you are doing that too when you present these bills.

But obviously the philosophical part of it enters into it when we have to start dealing with it that way, and it becomes increasingly difficult to put together a case, because, on the one hand, it might go one way, and, on the other hand, it might go the other way, and that is how farmers are viewing these things. That is why I think in our brief, particularly in regard to Bill C-18, we are saying it has to be approached with a great deal of caution, because we are not just sure what might shake down out of the whole thing. It puts us in a very awkward position. With regard to the variable rate question and other things,

[Traduction]

Voilà pour le résumé, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur McGlaughlin.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, bienvenue. Je voudrais aborder certains points qui sont dans votre mémoire et d'autres qui n'y sont pas. L'une des dispositions de ce mémoire est le critère d'inversion du fardeau de la preuve, et votre industrie fait nettement face à ce genre de processus pour la première fois à l'occasion des audiences sur le taux variable du CN. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez du processus jusqu'ici, de manière que nous puissions prévoir quel sera le sentiment des camionneurs et des autres transporteurs au sujet de l'inversion du fardeau de la preuve lorsqu'ils y seront assujettis?

M. McGlaughlin: Mon commentaire portera davantage sur l'article 45 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest que sur cette disposition particulière, et ce n'est peut-être pas la réponse que vous cherchez. Mais nous avons certaines craintes à ce sujet, en ce qui concerne l'article 45 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Comme vous le savez, l'article 45(2) a été supprimé; il obligeait les chemins de fer à préciser les endroits où il y avait des gains de rendement; nous ne pouvons plus profiter de cette disposition de la loi. Nous devons désormais prouver un tort économique en vertu de cette disposition de la loi. Nous allons faire valoir notre point de vue la semaine prochaine là-dessus et je ne voudrais pas en traiter tout de suite, mais il est manifestement plus difficile de faire la preuve de retombées négatives maintenant que cet article 45(2) n'est plus là.

M. Angus: Je crois savoir que certains de vos collègues ont complètement abandonné la partie. Est-ce exact?

M. McGlaughlin: Je demanderai à M. Howe de répondre à cette question.

M. Howe: Si vous me le permettez, monsieur le président, je dirai que l'inversion du fardeau de la preuve met les agriculteurs dans une situation difficile, car dès qu'on veut prouver quelque chose dans notre coin, il faut supposer une foule de choses, y aller à tâtons, et je comprends bien que c'est exactement ce que vous faites quand vous présentez ces projets de loi.

Mais, manifestement, l'élément philosophique entre en ligne de compte lorsque nous devons procéder de cette façon, et il est de plus en plus difficile de monter un dossier, car cela peut aller d'un côté comme de l'autre. C'est ainsi que les agriculteurs voient les choses. Et c'est pourquoi nous disons, particulièrement en ce qui a trait au projet de loi C-18, qu'il faut aborder tout cela avec la plus grande circonspection, car nous ne savons pas trop ce qui en ressortira. Cela nous met dans une situation très pénible. En ce qui concerne le taux variable et ainsi de suite, pour être parfaitement honnête avec vous, nous ne

[Text]

to be perfectly honest with you, we do not know. We assume certain things are going to happen, and on the best of our assumptions and what we can garner out of what we know, that is the direction in which we will head.

Mr. Benjamin: You have to prove your innocence instead of the other guy's guilt.

Mr. Angus: Would you suggest to the committee, then, that we hold the provisions of the bill that deals with reverse onus until such time as the process under WGTA has gone through the first round, so that we can learn from it?—to err on the side of caution, if you like.

Mr. Howe: Yes, I would think that would be more acceptable to us than going ahead with it, the way it is at the present time, and not knowing exactly what might come out of the next set of hearings that will be held next week.

Mr. Angus: On page 12 of your brief you talk about branch line abandonments, as well as the setting up of mini railroads, to apply a new term. You express a worry that some branch lines will be sold—Mr. Taylor made reference earlier to one in his constituency that is now being operated by the producers. But you wonder about the long-term impact, what happens when those producers have to start replacing the ballast, start replacing ties; have to start upgrading the rails and things like that?

• 1130

There may, in the short or the long term, come a point at which those farmers or those owners, whether it is producers or not, cannot afford to operate that branch line.

• 1135

You say in your brief you are worried that this in fact is a circumvention of the abandonment procedures. Would a way around that be a clause in the bill that would require any branch line that has been sold to another operator. . . that if that operator goes bankrupt, it will automatically revert back to the ownership of the railroad?

That would do a couple of things. That would prevent the circumvention of the abandonment procedure. It would also place the responsibility on the selling railroad, as you do suggest in your bill, to make sure the people they are selling it to are going to be financially viable.

Mr. McGlaughlin: I am not sure if we really have an adequate answer for that. I cannot see the original selling railroad being very pleased with that kind of a proposal.

Mr. Angus: We have to give them something to be mad at us with.

Mr. McGlaughlin: I am not here to speak for CN or CP, but. . .

[Translation]

savons pas. Nous supposons que certaines choses se produiront, et que c'est l'orientation que nous prendrons, dans la mesure où nos hypothèses et nos connaissances nous le permettent.

M. Benjamin: Vous devez prouver votre innocence plutôt que la culpabilité de l'autre.

M. Angus: Recommanderiez-vous donc au Comité de suspendre les dispositions du projet de loi qui concernent l'inversion du fardeau de la preuve jusqu'à la fin de la première ronde du processus en vertu de la LTGO, de manière à en tirer des leçons? Quitte à pêcher par excès de prudence, si vous voulez.

M. Howe: Oui, j'estime que cela nous serait plus acceptable que d'aller de l'avant, dans l'état actuel des choses, sans savoir exactement ce qui en sortira aux prochaines audiences qui auront lieu la semaine prochaine.

M. Angus: A la page 12 de votre mémoire, vous parlez des abandons d'embranchements, ainsi que de l'établissement de mini-chemins de fer, pour appliquer un nouveau terme. Vous exprimez la crainte que certains embranchements soient vendus. . . M. Taylor en a mentionné un de sa circonscription qui est maintenant exploité par les producteurs. Mais vous vous demandez quelles seront les retombées à long terme, ce qui arrivera lorsque ces producteurs devront se mettre à remplacer le ballast, à remplacer les traverses; lorsqu'ils devront commencer à améliorer les rails et ainsi de suite.

Tôt ou tard, il pourrait bien arriver que ces agriculteurs ou ces propriétaires, producteurs ou non, n'aient plus les moyens d'exploiter cet embranchement.

Dans votre mémoire, vous dites être ennuyé du fait qu'il s'agit réellement de moyens utilisés pour contourner les procédures d'abandon. Pour éviter une telle situation, devrait-on inclure dans le projet de loi une disposition selon laquelle un embranchement qui a été vendu à un autre exploitant reviendra automatiquement au propriétaire du chemin de fer si l'exploitant en question déclare faillite?

Cela accomplirait deux choses: éviter la possibilité de contourner la procédure d'abandon et imposer au chemin de fer propriétaire la responsabilité de la vente, comme vous le proposez dans votre projet de loi, afin de garantir la viabilité financière de l'acheteur.

M. McGlaughlin: Je ne sais réellement si nous pouvons répondre comme il se doit à cette observation. J'imagine que ce genre de proposition déplaira au chemin de fer vendeur.

M. Angus: Nous devons leur fournir un motif de nous en vouloir.

M. McGlaughlin: Je ne suis pas ici pour parler au nom du CN ou du CP, mais. . .

[Texte]

We do not want to convey, necessarily, that sales, where they may make sense and where there is deemed to be reasonable long-term viability. . . I do not say we are necessarily opposing such a sale, but I am not sure we have seen sufficient evidence to date to ensure that that necessarily exists. We know about the experiment in Alberta; and perhaps we need some of those experiments to determine where we go in this regard. But before we go into it in a massive way, I think we had better assure ourselves that long-term viability does exist before a sale is agreed upon.

Mr. Angus: You appreciate, though, that legislation is a very cumbersome mechanism to impose levels of viability. I am looking for a mechanism that would make it in the best interests of a railroad, should they decide to get rid of a branch line by selling it to a third party. . . that gives them very great incentive to make sure that financial viability is there.

A final question. A number of witnesses, those who appeared before us on *Freedom to Move* and who have reappeared during the consideration of these bills, have said they find themselves repeating the comments they made on *Freedom to Move*. Do you feel this bill has adequately reflected the consultations during *Freedom to Move*? Has the government listened to the specific concerns the pools have raised or other organizations have raised?

Mr. Dan Schmeiser (Research Manager, Saskatchewan Wheat Pool): Initially when we got the white paper on *Freedom to Move*, some real concerns were raised about where the NTA would leave off and where the WGTA would begin. To some extent the current proposed legislation makes specific references to where the WGTA would be excluded. So if I understand your question correctly, yes, there has been some recognition of our concerns. From the material Mr. McGlaughlin has gone through with you, though, there are obvious additional concerns that have not been addressed.

The Vice-Chairman: Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

More and more we hear concerns about the National Transportation Agency and its powers and its independence and all that. You have mentioned your concerns on page 9, and we will take those into account very seriously. You also mention confidential contracts; and again, we are starting to hear comments on those.

But at the very beginning, on page 4, you advise us to proceed with a cautious approach. Do you feel we are rushing with those bills, and the changes being proposed are too far-reaching and they will upset the whole system? Is "cautious" meant in that sense?

[Traduction]

Nous ne voulons pas laisser entendre que nous nous opposerions nécessairement à ce genre de ventes, lorsqu'elles sont raisonnables et que l'acheteur affiche une viabilité suffisante à long terme, mais rien ne nous prouve jusqu'à maintenant que c'est nécessairement le cas. Nous sommes au courant de l'expérience qui a eu lieu en Alberta et il faudrait peut-être en effectuer quelques-unes de ce genre pour mieux préciser notre orientation. Mais avant de nous lancer à tête perdue dans un projet du genre, il vaudrait mieux nous assurer de la viabilité à long terme de l'acheteur avant de conclure une vente.

M. Angus: Vous reconnaissez cependant que la loi est un mécanisme très lourd pour imposer des niveaux de viabilité. Je cherche un mécanisme qui répondrait aux intérêts d'un chemin de fer qui déciderait de se débarrasser d'un embranchement en le vendant à un tiers. . . cela les inciterait fortement à s'assurer de la viabilité financière de l'acheteur.

Une dernière question. Parmi les témoins, ceux qui sont venus nous parler pendant la consultation *Aller sans entraves* et qui sont revenus lors de l'examen de ces projets de loi, nous ont dit qu'ils avaient répété les observations qu'ils avaient faites la première fois. Croyez-vous que ce projet de loi tient suffisamment compte des consultations initiales tenues sur le livre blanc *Aller sans entraves*? Le gouvernement a-t-il écouté les préoccupations particulières que les groupes ou autres organismes ont soulevées?

M. Dan Schmeiser (directeur de la recherche, Saskatchewan Wheat Pool): Lorsque nous avons reçu la première fois le livre blanc *Aller sans entraves*, des préoccupations très réelles ont été exprimées au sujet de certains secteurs d'attribution de la LNT et de la LTGO. Dans une certaine mesure, le projet de loi précise les domaines qui échapperaient à la compétence de la LTGO. Si je comprends bien votre question, je dirai qu'on a en effet tenu compte de vos préoccupations. Cependant, il y a évidemment d'autres préoccupations qui n'ont pas été abordées, si l'on se reporte au document de M. McGlaughlin a revu avec vous.

Le vice-président: Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

On entend de plus en plus d'inquiétudes au sujet de l'Office national des transports, de ses attributions, de son autonomie et d'autres choses. Vous avez exprimé vos préoccupations à la page 9 et nous en tiendrons sérieusement compte. Vous mentionnez également la question des marchés confidentiels; ici encore, nous avons commencé à recevoir des observations à ce sujet.

Au tout début, à la page 4, vous nous conseillez de procéder avec circonspection. Croyez-vous que nous précipitons les choses avec ces projets de loi, que les changements proposés vont trop loin et qu'ils bouleverseront tout le système? Votre mise en garde doit-elle être interprétée ainsi?

[Text]

[Translation]

• 1140

Mr. Howe: I think probably the biggest reason for having the word cautious in there is because of the economic situation in western Canada right now. Farmers are not prepared to accept or support anything that they feel might impede on the revenue side of the ledger in their farming operations. They cannot afford to. We cannot make money on grain now. Certainly if there is any increased cost, be it through the transportation of grain, or through inputs, or through anything else, it will just lessen their possibilities of being around another year.

I guess that is the biggest reason why that word cautious runs through everything that we have said. Anything we do, we had better make sure it is right and that it will in fact not hasten the day that many of our farmers will have to leave the land, simply because they cannot afford the high cost of staying on the land; be it moving the grain, or through inputs, or through whatever other things might come their way. That is the danger. I think that is the biggest reason for that word caution with regard to this bill, or any other bill, for that matter, at the present time.

Farmers are very sceptical of anything that spells change at the present time. They are content to just try to hang on. But they certainly do not want to look at a lot of changes that may in fact, or may not, put more money into their pocket, or take more money out of their pocket, particularly take more money out of their pocket. I guess if you could guarantee that it would not do that, then you would have some support from the farm. But the farmers do not see this as necessarily doing that, putting more money into their pocket.

Mr. McGlaughlin: I have an additional comment, Mr. Robichaud. I think the other reason, in addition to what Mr. Howe said, is that we have looked at the U.S. Staggers Act, to some degree, at least in terms of its impact in the bordering states to Saskatchewan. While evidence seems to show that railways are financially, perhaps, better off today than they were in 1980 when the act was put in place, I think if you were to talk to a number of Montana farmers and witness about the significant rationalization of the system that has occurred in the last five years down there, you would understand not only why they are concerned but why we might be concerned if such a development occurred within the prairie region.

Now we know as long as we have the freight rate environment as it is now under WGTA, excluding the variable-rates provision, I might add, which is certainly not in our interest, perhaps we will not see the same kind of rationalization in Canada.

M. Howe: Selon moi, cette mise en garde est probablement attribuable en grande partie à la situation économique qui prévaut à l'heure actuelle dans l'Ouest du Canada. Les agriculteurs ne sont pas prêts à accepter ni à appuyer une mesure qui pourrait diminuer les recettes qu'ils tirent de leurs activités agricoles. Ils ne peuvent se le permettre. Nous ne pouvons faire de bénéfices sur les grains à l'heure actuelle. Il est certain que toute hausse des coûts, que ce soit à cause des transports ou des intrants ou n'importe quoi d'autre, aura tout juste pour effet de réduire leur chance d'être encore là l'an prochain.

Voilà sans doute la raison principale qui nous incite à faire cette mise en garde dans toutes nos observations. Il faudra réellement nous assurer que toutes les mesures que nous prendrons seront bonnes et qu'elles n'amèneront pas plus rapidement bon nombre de nos agriculteurs à quitter leurs terres pour la simple raison qu'ils ne peuvent plus assumer les coûts élevés de leur exploitation, que ce soit au titre du transport des grains, au niveau des matières premières ou de toutes autres choses qui pourraient survenir. Voilà où se situe le danger. C'est la raison principale pour laquelle nous incitons à faire preuve de prudence en ce qui touche ce projet de loi, ou tout autre projet de loi, à l'heure actuelle.

Les agriculteurs regardent d'un oeil très sceptique tout ce qui peut entraîner des changements à l'heure actuelle. Ils n'en demandent pas davantage que d'essayer de s'accrocher à leurs terres. Mais ils ne veulent assurément pas se trouver devant une foule de modifications qui pourraient, ou ne pourraient pas, dans la pratique, leur faire gagner plus d'argent ou leur en enlever, surtout dans ce dernier cas. Si vous pouviez leur garantir qu'il n'y a aucun effet néfaste, vous auriez peut-être leur appui. Cependant, les agriculteurs n'estiment pas que ces mesures leur feront nécessairement gagner plus d'argent.

M. McGlaughlin: Monsieur Robichaud, j'ai une autre observation à faire. Outre ce que M. Howe a dit, l'autre raison vient du fait que nous avons examiné la *U.S. Staggers Act* jusqu'à un certain point, du moins les répercussions qu'elle entraîne dans les Etats limitrophes de la Saskatchewan. Il semble avéré que les chemins de fer sont sans doute dans une meilleure situation financière aujourd'hui qu'ils l'étaient en 1980 au moment où la loi a été adoptée, mais je crois que si vous deviez parler à des agriculteurs du Montana et attester de la rationalisation importante du système qui s'est produite au cours des dernières années dans cette région, vous comprendriez non seulement pourquoi ils sont préoccupés, mais aussi pourquoi nous pourrions l'être si les gens des Prairies connaissaient une situation du genre.

Je sais maintenant qu'aussi longtemps que la LTGO régira le prix des marchandises, si l'on ne tient pas compte de la disposition sur les prix variables qui, ajouterais-je, n'est certes pas avantageuse pour nous, nous avons peut-être des chances que cette rationalisation ne survienne pas au Canada.

[Texte]

But I guess it is the impact that Staggers seemingly has had in the predominantly grain-growing areas of the northern states and what that has done to their system that causes us some concern.

Mr. Robichaud: On page 5 you mention some concerns about the competitive-access provisions of this piece of legislation. You ask us to examine that very carefully, and you say that it might have a negative impact on the railways. I understand your concern when you say that if it negatively impacts the railways, where 85% of railway volume is non-grain traffic, that you will certainly feel whatever comes out of that, even if you are only 15%.

Some shippers were questioned as to whether they had any concerns with this competitive access, the provisions in this bill. They said that in their view it would not change too many things, that they had more confidence in the railroads than the railroads had themselves. But you do not seem to support that point from the other shippers. Could you elaborate a little bit, please.

Mr. McGlaughlin: I do not think this is an attempt to express a lack of confidence in our two major rail carriers, but having heard and read the testimony of our two major rail carriers, I think there perhaps is some legitimacy to the concern about the possible erosion to U.S. carriers under the competitive line-rate provisions. I think it is more in that context, of what could happen between Canada vis-à-vis U.S. carriers and the revenue impact it could have, that is the reason for the expression of concern because that is where the revenue loss, as we understand it, would largely occur.

• 1145

As to the magnitude of it, we do not want to get into the debate because we do not have any expertise in evaluating the railway numbers. But if they lose the kind of revenue they are talking about, through trans-border situations, then I think that could well have some negative impact on the WGTA and grain freight rates down the road.

So it is not so much within the Canadian domestic situation that we are talking about; it is the Canada-U.S. situation.

Mr. Robichaud: Goods being moved south and then across and then back up again.

Mr. McGlaughlin: That is right. As we understand it, the competitive line rate provisions allow U.S. carriers to move Canadian traffic, but our railways do not have reciprocal arrangements for U.S. traffic. I think there could well be some obvious discrimination there that needs to be looked at.

[Traduction]

Mais ce qui nous préoccupe, à mon avis, ce sont les répercussions que la *Staggers Act* semble avoir eues sur les principales régions céréalières des États du Nord et sur leur système.

M. Robichaud: Vous mentionnez à la page 5 que les dispositions sur l'accès concurrentiel dans le projet de loi vous inquiètent un peu. Vous nous demandez d'examiner très attentivement cette question en prétendant qu'elle pourrait avoir un effet négatif sur les chemins de fer. Je comprends votre inquiétude lorsque vous dites qu'il y aura un effet négatif sur les chemins de fer, dont 85 p. 100 des marchandises qu'ils acheminent ne sont pas des céréales, et que vous en ressentirez assurément les répercussions, même si ce n'est que 15 p. 100.

On a demandé à quelques expéditeurs si la question de l'accès concurrentiel prévue dans le projet de loi les inquiétait un peu. Ils nous ont répondu que cela ne changerait pas beaucoup de choses et qu'ils avaient plus confiance dans les chemins de fer que ces derniers n'en avaient eux-mêmes. Cependant, vous ne semblez pas appuyer ce point de vue des autres expéditeurs. Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. McGlaughlin: Je ne crois pas qu'il faille voir là un manque de confiance à l'endroit de nos deux principales compagnies ferroviaires, mais après avoir lu et entendu les témoignages de ces deux compagnies, je crois qu'il faudrait accorder un peu plus de crédibilité au fait que les dispositions sur les prix de ligne concurrentiels pourront éroder le marché en faveur des transporteurs américains. Selon moi, c'est plus la situation entre les transporteurs canadiens et les transporteurs américains et son effet possible sur les recettes qui nous inquiètent, car c'est là que se produirait en grande partie la perte de recettes, si nous avons bien compris les choses.

Concernant l'ampleur de la situation, notre manque de connaissance en matière de statistiques ferroviaires nous empêche de la préciser. Mais si les compagnies subissent les pertes qu'elles ont indiquées, dans le trafic transfrontalier, cela pourrait bien, à mon avis, influencer négativement sur la LTGO et les prix du transport céréaliier à la longue.

Ce n'est donc pas autant la situation au Canada qui nous préoccupe, mais bien celle entre le Canada et les États-Unis.

M. Robichaud: Des biens qui sont acheminés vers le sud puis qui reviennent et qui sont ensuite retournés aux États-Unis.

M. McGlaughlin: C'est cela. De la façon dont nous comprenons les choses, les dispositions touchant les prix de lignes concurrentiels permettent aux transporteurs américains d'acheminer les marchandises canadiennes, mais nos chemins de fer ne bénéficient pas d'entente réciproque en ce qui touche le trafic américains. Il pourrait bien y avoir là une discrimination évidente qu'il faudrait examiner.

[Text]

Mr. Robichaud: So you would be for reciprocal—

Mr. McGlaughlin: We do not really have a position, but it seems to me that it is creating an unfair environment for our major rail carriers.

M. Robichaud: Merci, monsieur le Président.

Le vice-président: Merci, monsieur Robichaud.

Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you very much, Mr. Chairman. Welcome to the Saskatchewan Wheat Pool, particularly to Mr. Howe. We have not seen each other for I guess it is over 30 years when we graduated together from the School of Agriculture at the University of Saskatchewan. We were flying on Time Air yesterday from Edmonton to here; its president is Richard Barton, another fellow classmate. It was not a bad class that year.

Mr. Angus: I wish it had been better!

An hon. member: Three successes is not bad!

Mr. Belsher: We were a proud bunch then and I guess we still are.

The Vice-Chairman: Gentlemen, please!

Mr. Belsher: I noted in your brief, gentlemen, on page 10 where you talk about the Minister being able to deal under clause 64 that:

... Governor in Council may vary or rescind a decision, order, rule or regulation of the successor agency.

You caution against that. Yet over on page 13, where it specifically specifies that the Minister shall not enter into agreements on branch line abandonment and make changes there, it is forbidden there. I mean, which way do you want it? Do you want it both ways or are you favouring that the Minister should step out entirely? We have tried to be very cognizant of where the Minister should be able to enter in. And on branch line abandonment we have another agency in place that says lines cannot be abandoned before the year 2000 and, where they are going to be abandoned, that the government must pick up. . . or if they are left there and the railways cannot get sufficient revenue from the freight, that the difference is made up.

So we have been very cognizant of endeavouring to make sure that the prairie farmers in particular are protected. Are you saying to us this morning that you do not feel there has been enough protection put in place? I think we have already been cognizant of this thing. So when you caution us to be very cautious how we go ahead, I mean, what more can we do?

Mr. Schmeiser: We do not have the same interpretation of clause 64 vis-à-vis the arrangements that the Minister

[Translation]

M. Robichaud: Vous serez d'accord à des ententes réciproques. . .

M. McGlaughlin: Nous n'avons pas de position ferme à cet égard, mais cette situation semble créer un environnement injuste pour nos principales compagnies ferroviaires.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue au *Saskatchewan Wheat Pool*, plus particulièrement à M. Howe. Nous nous sommes vus la dernière fois il y a plus de 30 ans, puisque nous avons terminé ensemble nos études à l'école d'agriculture de l'Université de la Saskatchewan. Nous sommes partis hier d'Edmonton sur un vol de Time Air dont le président est Richard Barton, un autre de mes confrères. Cette promotion n'a pas été si mauvaise.

M. Angus: Elle aurait pu être meilleure!

Une voix: Trois réussites, ce n'est pas si mal!

M. Belsher: Nous étions un groupe fier à cette époque et je crois que nous le sommes encore.

Le vice-président: Messieurs, je vous en prie!

M. Belsher: À la page 10 de votre exposé, lorsque vous parlez des pouvoirs du ministre en vertu de l'article 64, je note ce qui suit:

... le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une décision, une ordonnance, une règle ou un règlement du nouvel office.

Vous soulevez une mise en garde à ce sujet. Or, à la page 13, où il est mentionné spécifiquement que le ministre ne doit autoriser aucun abandon d'embranchement ni faire apporter des modifications à cet égard, il y a une interdiction. Comment voulez-vous les choses? Désirez-vous cette ambivalence ou favorisez-vous plutôt le retrait complet du ministre de ce domaine? Nous avons essayé de préciser le mieux possible les secteurs d'attribution du ministre. Sur la question de l'abandon des embranchements, un autre office affirme que les embranchements ne peuvent être abandonnés avant l'an 2000 et que si cela se produit, le gouvernement devra les prendre à sa charge. . . ou si les embranchements sont abandonnés parce que les compagnies ferroviaires n'obtiennent pas un revenu suffisant du trafic marchandises, la différence sera comblée.

Nous avons donc cherché à nous assurer que les agriculteurs des Prairies en particulier seraient protégés. Venez-vous nous dire ce matin que les mesures de protection mises en place ne sont pas suffisantes? Nous le savions déjà. Lorsque vous nous conseillez d'agir avec beaucoup de discernement, que voulez-vous qu'on fasse de plus?

M. Schmeiser: Nous n'avons pas la même interprétation de l'article 64 au sujet des ententes que le ministre peut

[Texte]

could enter into in respect to alternative service, the branch line section you refer to on page 13. Rather, in clause 64 it appears that the Minister becomes the final court of appeal and has the power to rescind, change or whatever, order or ruling that the new National Transportation Agency could make.

That suggests that political pressure essentially will govern the eventual result of decisions that could be rendered. However, on page 13 where we make the point about the Minister not being allowed under the legislation to enter into arrangements, we also go on further to say that it seems ideal that with industry consultation—that is where all the actors concerned about the subject could discuss it with the Minister and come up with some alternatives—then that would be better than a situation where a line goes or a line stays. I recall the comments made by the Senior Grain Transportation Agency about the SIR fund and the limited flexibility there in terms of offering funding for alternative arrangements.

• 1150

Mr. Belsher: When you refer to the Staggers Act, from what I can see of the results of the Staggers Act, the American railway system is now a much more stable system than it was, say, 10 years ago. Yes, there has been rationalization of their system, and numbers of lines have been dropped or deleted from their system, but by the same token, we have been very deliberate in how we bring the legislation forward to make sure the grain system, as it has evolved over the years in western Canada, still has the protection it so desperately needs. I can appreciate your concerns, as representatives of the Saskatchewan Wheat Pool and all the farmers you represent, that in the economy you are having to work in now, and the world markets, the status quo almost looks more stable than something out there in the unknown. But nonetheless, a number of shippers have been coming to us and saying they like what they see coming down in this bill; that it should give them a better deal and should give them more leverage in negotiating with the railways than what they have been able to enjoy in the past. That has been coming through loud and clear from the shippers who have made presentations to us.

On the confidential contract lines for shipments to flow out of Canada to the States, across the States and then back into Canada, in the legislation, in subclause 135(5), it prevents your getting that rate at one end and at the other—if you get it at one end and you can do it all across Canada, you cannot get it back into Canada at the other end; that the railways are not obliged to give you that provision. That has already been thought of so you cannot work the system from both directions. I guess the only exception would be the railway that services Vancouver, which already is in Vancouver now. That is maybe the one area you might be able to get around it somewhat.

[Traduction]

signer concernant un service de rechange, c'est-à-dire la section sur les embranchements dont vous faites mention à la page 13. L'article 64 semble plutôt conférer au ministre l'autorité finale et le pouvoir d'annuler, de modifier ou quelque chose du genre, une ordonnance ou un règlement que pourrait mettre en place le nouvel Office national des transports.

Une telle interprétation laisse entendre que la pression politique régirait essentiellement les décisions qui pourraient être éventuellement prises. Cependant, à la page 13, où nous disons que le ministre n'est pas autorisé en vertu de la loi à conclure des ententes, nous disons également que la consultation avec l'industrie semblerait une réponse idéale—c'est-à-dire une consultation où tous les intervenants pourraient discuter du problème avec le ministre et proposer d'autres remèdes—et elle serait certainement préférable à une situation d'abandon ou de maintien d'un embranchement. Je me souviens des observations faites par le Comité supérieur du transport du grain au sujet du fonds SIR et des possibilités restreintes d'offrir un financement par la mise en oeuvre d'ententes de rechange.

M. Belsher: D'après ce que je peux voir des effets de la *Staggers Act*, le système ferroviaire américain est maintenant beaucoup plus stable qu'il n'était, par exemple, il y a 10 ans. Il est vrai que leur système a été rationalisé et que beaucoup de lignes ont été abandonnées ou supprimées de leur système mais du même coup, nous nous sommes assurés que l'adoption des nouvelles lois garantissait toujours au système céréalier la protection dont elle a eu besoin pendant toutes ces années dans l'Ouest du Canada. Je puis comprendre que le système économique dans lequel vous devez travailler à l'heure actuelle ainsi que les marchés mondiaux vous inquiètent, vous les porte-parole du *Saskatchewan Wheat Pool* et de tous les agriculteurs que vous représentez, et que le statu quo semble presque plus stable que n'importe quoi d'autre qui demeure inconnu. Même à cela, bon nombre d'expéditeurs sont venus nous dire qu'ils trouvaient intéressant ce projet de loi et que celui-ci devrait leur donner une meilleure chance et un plus grand pouvoir de négociation avec les compagnies ferroviaires que par le passé. Cela est ressorti très clairement des expéditeurs qui sont venus témoigner devant notre Comité.

En ce qui touche les lignes des marchés confidentiels sur les expéditions acheminées du Canada vers les États-Unis pour revenir ensuite au Canada, le paragraphe 135(5) du projet de loi vous empêche d'obtenir le même prix aux deux extrémités—si vous obtenez un prix à un bout de la ligne et que vous le conserviez pour tout le Canada, vous ne pourriez avoir le même prix lorsque les marchandises reviendront au Canada; les compagnies ferroviaires ne sont pas tenues de vous accorder ce prix. La question a déjà été étudiée et vous ne pouvez exploiter le système aux deux extrémités. La seule exception serait, à mon avis, l'entreprise ferroviaire qui dessert Vancouver et qui est déjà située dans cette ville. C'est probablement la

[Text]

Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Clifford.

Mr. Taylor: A supplementary.

The Vice-Chairman: Very brief, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I just want to say that in the last exchange regarding clause 64 they were using the word "Minister". It is not the Minister, it is the Governor in Council, which is entirely different from the Minister.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Thanks, Mr. Chairman.

I am interested in page 8 of your brief, gentlemen, specifically confidential rate setting. There are a couple of aspects of your position I want to have clarified. I realize you are more than a grain handler, and I wonder if there is not a bit of a conflict going on. I would like to explore that a bit with you.

In 1985 the Canadian Transport Commission conducted cross-Canada hearings on the impact of the Staggers Act for domestic freight in Canada. One of the companies you have a major interest in, Western Co-op Fertilizers Limited, was all in favour of that. And we have heard from many, many resource-based industries here in the west, certainly a lot from fertilizer companies, who are in full agreement with confidential rate setting.

• 1155

Here today we have heard from grain farmers who tell us they cannot bear one more increase in cost of any kind. I assume you represent 70,000 grain producers; so that might be amplified 70,000 times. No one wants any more increases.

Fertilizer, for example, has to be a major cost of production, just as transportation is. If rate setting is going to help keep the cost down, as that study proved. . . as well as what we have heard on the road, I find it odd that one of your companies has one position and you have another position.

So there is that part of it. Then I want to say—and I agree with my colleagues here—if there are any problems between the Western Grain Transportation Act and Bill C-18, we certainly want to hear from you—and I guess that is what we are hearing this morning—to make sure it is perfectly clear. It is a good point that maybe the clarification is not pronounced enough between Bill C-18 and the other act, and we would want to make sure that is the case.

[Translation]

seule région où vous pourriez être en mesure de contourner la disposition.

Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Clifford.

M. Taylor: Une question supplémentaire.

Le vice-président: Très brièvement, monsieur Taylor.

M. Taylor: Je désire seulement mentionner que dans le dernier échange au sujet de l'article 64, on a utilisé le mot «ministre». Ce n'est pas le ministre, c'est le gouverneur en conseil, ce qui est fort différent du ministre.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Clifford.

M. Clifford: Merci, monsieur le président.

Je m'intéresse à la page 8 de votre exposé, messieurs, plus particulièrement la fixation des prix confidentiels. J'aimerais obtenir des explications sur quelques aspects de votre position. Je sais que vous n'êtes pas seulement un manutentionnaire de grain et je me demande s'il n'y aurait pas un petit conflit d'intérêts là-dessous. J'aimerais clarifier ce point avec vous.

En 1985, la Commission canadienne des transports a tenu des audiences partout au Canada sur les répercussions de la *Staggers Act* sur le trafic marchandises au Canada. L'une des entreprises dans lesquelles vous détenez un intérêt majoritaire, *Western Co-op Fertilizers Limited*, appuyait totalement la fixation de prix confidentiels. Et bon nombre d'industries primaires de l'Ouest, et sans contredit une foule de fabricants d'engrais, ont également donné leur appui total à cette mesure.

Les céréaliculteurs qui ont témoigné ici devant nous aujourd'hui nous disent qu'ils ne peuvent plus absorber de hausses de coûts de quelque genre que ce soit. Je suppose que vous représentez 70,000 producteurs céréaliers et qu'on doit multiplier 70,000 fois ce témoignage. Personne ne désire d'autres augmentations.

Ainsi, les engrais, tout comme le transport, doivent représenter une partie importante des coûts de production. Si la fixation des prix doit avoir pour objet de maintenir les coûts à un faible niveau, comme l'étude l'a indiqué et comme nous l'avons entendu dans nos consultations, je trouve étrange que l'une de vos entreprises soit d'un avis contraire au vôtre.

Voilà le premier point que je voulais soulever. Je veux ensuite dire—et je suis d'accord avec mes collègues là-dessus—que si des problèmes surgissent à cause des dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et celles du projet de loi C-18, nous voulons assurément entendre vos témoignages pour nous assurer que tout est parfaitement clair. C'est d'ailleurs ce que nous entendons depuis ce matin. Il est juste de dire que la distinction entre le projet de loi C-18 et l'autre loi n'est pas assez claire et nous voulons être certains que tout sera parfaitement compris.

[Texte]

So I invite that kind of input. But I wonder if you are not caught in a bit of a conflict.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I guess we are caught in a bit of a conflict on that one. That is one of the reasons why we think the two acts have to be very defined.

As a grain farmer. . . and when you talk about grain, we are a captive market for the railways to get our grain to market. We do not want to be pitted one against the other, through the grain companies or through any other means; and that is exactly what would happen if we had confidential rate setting for delivering grain from the country elevator system to the market or to the terminal position. If that ever happened, farmers would simply rise up in arms in western Canada, because they have never wanted that. So on that side of it, we are completely opposed to confidential rate setting.

On the other side of it, we do have companies. . . and it is true, we are caught in that bind. We will not argue that point. We do not have an argument for it.

Mr. Clifford: On page 9. . . this cannot be a surprise to you. In your submission you talk about a recent survey on attitudes; an American survey, by the U.S. Department of Agriculture. They talk about 616 elevators. You cannot believe you would hear anything else, can you? They are all captive. All you have to do is have one drive to the west and see where the elevators are all located to realize the relationship between elevator owners and the railway. So I wondered why it was necessary to put that in there. It could not have been a surprise to you.

A witness: Agreed.

The Vice-Chairman: Gentlemen, thank you very much. We appreciate your appearing before us. You are now part of the record.

I now call before the committee the Saskatchewan Federation of Labour. Appearing before the committee are Ms Brenda Makeechak and Mr. Ted Boyle.

Welcome to the committee. Please identify yourselves.

Ms Brenda Makeechak (Vice-President, Saskatchewan Federation of Labour): Thank you. I am the Vice-President of the Saskatchewan Federation of Labour. Ted Boyle is Communications Officer for the Federation of Labour.

The Saskatchewan Federation of Labour welcomes this opportunity to present our views on Bills C-18 and C-19. The transportation legislation that your committee is studying would have some of its most significant effects in our province, and it is here, 2,000 miles away from Parliament Hill, that the concerns of Saskatchewan people about possible changes to our transportation services can

[Traduction]

Voilà le genre de commentaires que nous recherchons. Mais je me demande s'il n'y a pas un petit conflit d'intérêts chez vous.

M. Howe: Monsieur le président, je suppose que nous sommes en conflit d'intérêts sur cette question. Voilà l'une des raisons pour lesquelles nous croyons qu'il faille définir clairement les deux lois.

Les céréaliculteurs constituent un marché captif pour les sociétés ferroviaires qui acheminent leurs produits sur le marché. Nous ne voulons pas être opposés les uns aux autres, par l'intermédiaire des entreprises céréalières ou par tout autre mécanisme; c'est exactement ce qui se passerait si nous bénéficions de prix confidentiels pour le transport du grain à partir des élévateurs primaires jusqu'au marché ou à la destination finale. Si cela arrive, les agriculteurs s'insurgeront tout simplement contre la chose dans l'Ouest du Canada parce qu'ils ne l'auront jamais voulu. À cet égard, nous nous opposons totalement à la fixation de prix confidentiels.

Par contre, nous dirigeons des entreprises et cela cause effectivement un conflit d'intérêts. Nous ne chercherons pas à nous disculper.

M. Clifford: À la page 9, et la chose ne devrait pas vous surprendre, vous parlez d'un récent sondage d'attitudes effectué par le Département de l'Agriculture des États-Unis. Le sondage portait sur 616 élévateurs. On ne peut pas croire qu'il existerait d'autres conclusions, n'est-ce pas? Ce sont tous des élévateurs captifs. Tout ce que vous avez à faire est de circuler en voiture vers l'ouest pour voir où sont tous situés les élévateurs et vous comprenez la relation qui existe entre les exploitants d'élévateurs et les chemins de fer. Je me demande pourquoi il était nécessaire de l'indiquer ici. La chose ne vous a certainement pas surpris.

Un témoin: C'est exact.

Le vice-président: Messieurs, je vous remercie. Nous vous remercions de votre témoignage qui a été consigné officiellement.

Je demande maintenant aux témoins suivants de s'avancer devant le Comité. Nous avons M^{me} Brenda Makeechak et M. Ted Boyle de la Fédération du travail de la Saskatchewan.

Nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous prions de vous identifier.

Mme Brenda Makeechak (vice-présidente, Fédération du travail de la Saskatchewan): Merci. Je suis la vice-présidente de la Fédération du travail de la Saskatchewan. Ted Boyle est agent des communications à la Fédération.

La Fédération du travail de la Saskatchewan est reconnaissante de l'occasion qui lui est donnée de présenter son point de vue sur les projets de loi C-18 et C-19. Les projets de loi sur le transport que votre comité étudie à l'heure actuelle entraîneraient les répercussions les plus importantes dans notre province et c'est ici, à 2,000 milles de la Colline du Parlement, que se

[Text]

best be heard. Our federation represents 66,000 organized workers, including many in the transportation sector.

[Translation]

manifestent le plus clairement les préoccupations des résidents de la Saskatchewan au sujet des modifications possibles qui seront apportées à nos services de transport. Notre fédération représente 66,000 travailleurs syndiqués, dont bon nombre dans le secteur des transports.

• 1200

The public interest: We wish to make it clear at the onset that we are not proposing amendments to Bill C-18 and Bill C-19. We do not agree with the premise on which the legislation is founded, nor do we wish to see the dramatic loosening in the regulatory environment that would result from these two bills. Tinkering with Bills C-18 and C-19 will not change their fundamental intent, which is deregulation of our air, truck, and rail transport in Canada. Consequently, we believe that the legislation should not go to third reading and not be resurrected in the next session of Parliament.

We disagree with the intent of this legislation and the federal government's so-called regulatory reform strategy, because we regard the regulation of economic activity as central to what it is that governments are supposed to do, not as a burden on the private sector. There are economic and social objectives important to Saskatchewan people that cannot emerge spontaneously through the functioning of an unregulated marketplace.

This is particularly true with respect to transportation. Our province has a population one-third as large as the city of Toronto, thinly spread over hundreds of thousands of square miles. We are situated 1,000 miles from the seaports to the west and twice that far from the major markets of the east. Our largest cities, Regina and Saskatoon, do not generate the volume to qualify for anything more than very marginal air service in a deregulated environment. Our smaller cities would be lucky to retain any air service at all. Rail and interprovincial truck transport provide an economic lifeline that makes our economy extremely sensitive to any disruptions in the quality, frequency, and cost of service.

The spectre of transport deregulation looks much different from our perspective than it does at the nexus of the golden triangle in Ottawa.

The U.S. experience: Your committee has likely already heard much about the negative effects of transport deregulation in the United States. We do not believe it is necessary to repeat the details of increased concentration and declining competition, increased fares and rates, poor service, and declining safety standards, which many Americans have endured as a result of transport deregulation.

We are told by the proponents of this legislation not to be concerned about the U.S. experience because Canada's

L'intérêt public: Nous désirons préciser dès le départ que nous ne proposons aucun amendement aux projets de loi C-18 et C-19. Nous rejetons le principe de base des projets de loi et nous ne désirons pas assister aux conséquences pénibles de la déréglementation qu'apporteraient ces deux projets de loi. Un rafistolage des projets de loi C-18 et C-19 n'en modifiera pas l'intention fondamentale qui est la déréglementation de nos transports aérien, routier et ferroviaire au Canada. Par conséquent, nous croyons que ces projets de loi ne devraient pas passer la troisième lecture ni être ressuscités à la prochaine session du Parlement.

Nous nous opposons à l'intention de ces projets de loi et au prétendu plan de réforme de la réglementation mis de l'avant par le gouvernement fédéral, car nous considérons la réglementation de l'activité économique comme une tâche centrale du mandat confié aux gouvernements, non comme un fardeau imposé au secteur privé. Il y a des objectifs socio-économiques importants pour les résidents de la Saskatchewan, qui ne peuvent surgir spontanément d'un marché non réglementé.

Cela est particulièrement vrai dans le domaine des transports. Notre province compte une population trois fois moins grande que celle de Toronto, qui est disséminée sur des centaines de mille milles carrés. Nous sommes situés à 1,000 milles des ports maritimes de l'ouest et deux fois plus éloignés des principaux marchés de l'est. Nos villes principales, Regina et Saskatoon, ne génèrent pas un volume permettant de justifier plus qu'un service aérien très marginal dans un milieu déréglementé. Nos petites villes pourraient même se compter chanceuses d'être desservies par un transporteur aérien. Le transport ferroviaire et le camionnage interprovincial représentent un cordon de survie qui rend notre économie extrêmement sensible à toute interruption au niveau de la qualité, de la fréquence et du coût des services.

Le spectre de la déréglementation des transports prend une allure bien différente chez nous qu'au coeur du triangle doré à Ottawa.

L'expérience des Etats-Unis: votre comité a vraisemblablement entendu beaucoup de témoignages au sujet des effets néfastes de la déréglementation des transports aux Etats-Unis. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de répéter une situation de concentration accrue et de concurrence décroissante, l'augmentation des prix et des tarifs, une piètre qualité du service et une baisse des normes de sécurité que doivent subir de nombreux Américains par suite de la déréglementation des transports.

Les tenants de ces projets de loi nous disent de ne pas tenir compte de l'expérience des Etats-Unis car la

[Texte]

experience will be different. We agree that it will be different. Because of our relatively small, thinly scattered population the effects will be more severe.

Two areas of the American experience bear close examination in the light of Saskatchewan's position in Canada's geographic and economic hinterland. The first is what has happened to air service in regions with small populations and no large cities, and the second is what has happened to the cost of transporting goods by truck and rail in those same regions.

Despite the media prominence given to People Express and other cut-rate airlines, fares increased by an average of 50% between 1978 and 1984 in the U.S. as a whole. There were some great deals on fares between large cities, but outside of those major routes there were large increases. Service decreased, during the same period, for 351 small- and medium-sized communities, and 410 city pairs lost service between them. Many of the cities that lost service were in the smaller regional centre category that would describe Saskatoon and Regina.

Officials of the major airlines in this country have already warned that there will be no reduction in fares for most areas as a result of airline deregulation. It has also been predicted that while the major carriers might withdraw from a number of smaller volume routes, regional carriers will spring up to fill the void.

• 1205

We have had considerable experience with regional carriers in this province and we do not want to trade the few flights a day on major carriers we now have for services provided by small carriers flying old planes who are under intense pressure to cut corners and keep costs down if they are to stay in business.

Regions like ours have also been the major losers in truck and rail freight rate adjustments which have followed U.S. deregulation. With increasing concentration on the trucking industry, rate wars are coming to an end. These upheavals have only benefited large shippers and prosperous regions which have the clout to bargain lower rates. Small and medium-sized centres and economically disadvantaged regions have seen their rates go higher to cover losses in the more competitive high-volume markets. Similar developments have taken place in rail transport where large centrally-located shippers have negotiated contracts, while smaller shippers and regionally-based companies have suffered a big cost disadvantage.

[Traduction]

situation au Canada sera différente. C'est également notre point de vue. En effet, à cause de notre population relativement faible et largement disséminée, les répercussions seront encore plus graves.

Deux secteurs de l'expérience américaine méritent un examen approfondi à la lumière de la position économique de la Saskatchewan dans le coeur géographique et économique du Canada. Le premier touche la situation des services aériens dans les régions comptant de faibles populations et aucune ville importante et le second, la situation du coût des biens transportés par route et chemin de fer dans ces mêmes régions.

Malgré la publicité considérable accordée par les médias à *People Express* et à d'autres compagnies aériennes à rabais, les prix des billets ont augmenté en moyenne de 50 p. 100 entre 1978 et 1984 aux États-Unis dans l'ensemble. Les trajets entre les villes principales ont pu bénéficier de rabais importants mais à l'extérieur des principaux itinéraires, on a enregistré des hausses et le service a diminué au cours de la même période pour 351 collectivités de petite et moyenne taille, alors que 410 paires de villes perdaient tout service entre elles. Une foule de ces villes qui ont perdu le service appartenaient à la catégorie des petites agglomérations régionales, dans laquelle pourraient figurer Saskatoon et Regina.

Les représentants des principales compagnies aériennes aux États-Unis ont déjà annoncé qu'il n'y aurait aucune diminution du prix des billets dans la plupart des régions à la suite de la déréglementation du transport aérien. On a également prédit que les transporteurs régionaux bondiraient pour combler le vide laissé par les principaux transporteurs qui pourraient retirer leur service d'un certain nombre d'itinéraires à faible volume.

Nous connaissons très bien les transporteurs régionaux dans la province et nous ne voulons pas troquer les quelques vols que vous avons quotidiennement des principaux transporteurs contre les services offerts par les petites compagnies qui exploitent de vieux avions qui doivent, à cause de la pression intense de la concurrence, couper les coins et maintenir les coûts à un faible niveau.

Les régions comme la nôtre ont également subi gravement le contre-coup du rajustement des prix du trafic routier et ferroviaire amené par la déréglementation aux États-Unis. À cause de la concentration accrue sur l'industrie du camionnage, les guerres de prix finiront bientôt. Tous ces bouleversements ont profité uniquement aux gros expéditeurs et aux régions prospères qui ont le pouvoir de négocier les prix inférieurs. Les centres de petite et moyenne taille ainsi que les régions économiquement défavorisées ont vu leur prix augmenter pour absorber les pertes dans les marchés à fort volume plus concurrentiels. La même situation est survenue dans le transport ferroviaire où les gros expéditeurs des régions centrales ont négocié des marchés tandis que les petits expéditeurs et les compagnies régionales devaient payer des coûts faramineux.

[Text]

Many shippers who originally supported the concept of truck and rail deregulation in the belief that increased competition would bring low rates are now expressing second thoughts. When we look across the border and observe what has happened to regions similar to ours after transport deregulation, we have much cause to be concerned about the bills now being studied by your committee. The bias in a deregulated environment towards the more populated and centrally located areas at the expense of smaller regional economies seems impossible to escape.

The safety question: The proponents of Bill C-18 and Bill C-19 tell us that safety standards will not be compromised as a result of transport deregulation in Canada. It is assumed by those pushing transport deregulation that we can create cut-throat competition without affecting the safety practices of the companies involved. That view is naive.

In Canada we have maintained a relatively good air safety record with limited inspection because the bulk of traffic has been handled by a small number of stable carriers able to afford high standards of maintenance and safe aircraft operation. These carriers have maintained levels of maintenance spending, crew training and aircraft replacement above minimum standards. A more competitive environment would likely result in decreased spending in these areas by major carriers. Meanwhile, new small carriers would start flying with old equipment, inexperienced staff and pressure to skip on maintenance in order to survive while breaking into the market.

Mr. Benjamin: They already have.

Ms Makeechak: In trucking, Canada has also had relatively good safety standards because of stability in our trucking industry. The replacement of the "public necessity and convenience" test with the "fit, willing and able" test for access to the market would affect that stability and ultimately the safety standards of the trucking industry.

Transportation safety in a deregulated environment is more than a matter of keeping the rules in place. The companies involved must have the economic health to maintain safety standards.

Real regulatory reform: We do not believe that there is no need for regulatory reform in our country's transportation system. Some regulations are out-dated, some were not properly drafted in the first place, and in some cases new conditions require changes or additional regulations. Unfortunately, removing most of the existing regulations and letting the market determine the winners

[Translation]

Bon nombre d'expéditeurs qui avaient appuyé initialement la déréglementation du transport routier et ferroviaire dans l'espoir qu'une concurrence accrue ferait baisser les prix commencent maintenant à réviser leur position. Lorsqu'on regarde aux États-Unis ce qui s'est produit dans les régions semblables à la nôtre après la déréglementation des transports, nous avons de très bonnes raisons de nous inquiéter des projets de loi qu'étudie à l'heure actuelle votre comité. Il semble impossible d'échapper à la situation favorisée qu'a fait naître la déréglementation dans les régions centrales densément peuplées aux dépens des petites économies régionales.

La question de la sécurité: les tenants des projets de loi C-18 et C-19 prétendent que la déréglementation des transports au Canada ne mettra pas en jeu les normes de sécurité. Ils supposent en outre qu'une concurrence féroce peut s'installer sans nuire aux pratiques de sécurité dans les compagnies en cause. Ce point de vue est naïf.

Le Canada a pu maintenir une assez bonne sécurité aérienne malgré le nombre limité d'inspections parce que la plus grande partie du trafic a été assuré par un petit nombre de transporteurs stables qui étaient en mesure d'appliquer les normes élevées de maintenance et d'exploiter leur entreprise de façon sécuritaire. Ces transporteurs ont dépassé les normes minimum appliquées à l'égard de la maintenance, de la formation des équipages et du remplacement des aéronefs. Un marché plus concurrentiel serait susceptible d'amener les gros transporteurs à diminuer leurs dépenses dans ces secteurs. Parallèlement, de nouveaux petits transporteurs se lanceraient en affaire avec un matériel désuet et un personnel inexpérimenté et auraient tendance à négliger l'entretien pour pouvoir survivre pendant les premières années qu'ils se tailleraient une place sur le marché.

M. Benjamin: Ils le font déjà.

Mme Makeechak: Dans le domaine du camionnage, le Canada affiche également un dossier relativement bon à cause de la stabilité de l'industrie. Étant donné que l'accès au marché ne reposerait plus sur l'utilité et la nécessité publiques mais bien sur la capacité et la volonté des intervenants, la stabilité, à la longue, les normes de sécurité de l'industrie du camionnage diminueraient en conséquence.

La sécurité des transports dans un contexte déréglementé dépasse l'observation même des règles. Les entreprises en cause doivent avoir la santé économique pour maintenir les normes de sécurité.

La vraie réforme de la réglementation: nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de réformer la réglementation de notre système de transport au Canada. Quelques règlements sont périmés, d'autres ont été mal rédigés au départ et dans certain cas, des situations nouvelles nécessitent des modifications ou des règlements supplémentaires. Malheureusement, ce n'est pas en

[Texte]

and losers in Canada's transportation system does not constitute reform.

The regulations we have today were not put in place because Ottawa likes to saddle business with unnecessary red tape; they were designed to ensure that our transportation system would meet some important economic and social objectives. Those objectives, safe, adequate service to people in all regions of our vast country at equitable costs, are every bit as valid today as when the elements of Canada's transportation policy and regulatory system were first put in place.

• 1210

We believe if these objectives are kept in sight as your committee studies Bill C-18 and Bill C-19 and their potential effects on regions like ours, the inescapable conclusion must be that this proposed legislation should not go forward.

All of this is respectfully submitted by the Saskatchewan Federation of Labour.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Ms Makeechak.

Mr. Angus.

Mr. Angus: I want to welcome the witnesses. I appreciate the thrust of the brief, even though, whether we like it or not, we may end up having the bill, perhaps slightly modified.

Mr. Benjamin: We are stuck with it.

Mr. Angus: I want to ask you two labour-related questions, as well as a third one dealing with northern Saskatchewan. About labour, you mention on page 5 the skipping on maintenance in order to survive and that kind of thing. In some jurisdictions, under the occupational health and safety laws, a worker who believes he or she is personally threatened by an unsafe situation has the right to refuse to work in it. Should this bill be amended to give a worker who is a mechanic or an operator of a truck or a plane or a train the right to refuse to allow that equipment to be used for transportation?

Ms Makeechak: If in fact it would endanger the public's life or someone else's life: is that what you are asking?

Mr. Angus: Yes.

Ms Makeechak: We would have no objections to amending the legislation in that regard. But we are not supporting these bills as they now are.

Mr. Angus: Well, we are not either, but we are trying to make something moderately better that is—

Ms Makeechak: Of course. That makes common sense.

Mr. Angus: The other labour-related question. We have had a number of unions appear before us suggesting

[Traduction]

enlevant la plupart des règlements existants et en laissant le marché déterminer les gagnants et les perdants dans les transports au Canada que nous effectuerons une réforme.

Les règlements que nous avons aujourd'hui n'ont pas été mis en place parce qu'Ottawa voulait faire la vie dure inutilement aux entreprises; ils ont été conçus pour que notre système de transport réponde à des objectifs économiques et sociaux importants. Ces objectifs, c'est-à-dire un service sécuritaire et approprié aux citoyens de toutes les régions de notre vaste pays à des coûts équitables, sont aussi valables aujourd'hui qu'au moment où l'on a établi pour la première fois le système de réglementation et la politique des transports du Canada.

Nous sommes d'avis que si votre Comité ne perd pas de vue ses objectifs pendant son étude des projets de loi C-18 et C-19 et de leurs répercussions possibles sur des régions comme la nôtre, on en viendra inévitablement à la conclusion que ces projets de loi doivent être abandonnés.

Voilà la position que présente respectueusement la Fédération du travail de la Saskatchewan.

Le vice-président: Merci beaucoup, madame Makeechak.

Monsieur Angus.

M. Angus: Je souhaite la bienvenue aux témoins. J'ai bien aimé la vigueur de votre exposé bien qu'ont doive comprendre, que nous le voulions ou non, que ces projets de loi seront peut-être adoptés, sans doute avec de légères modifications.

M. Benjamin: On ne peut rien y faire.

M. Angus: J'ai deux questions à poser dans le domaine de la main-d'œuvre et une troisième portant sur le nord de la Saskatchewan. Vous mentionnez à la page 5 que les compagnies pourraient négliger l'entretien pour survivre et d'autres choses du genre. Dans certaines régions, les lois sur la santé et la sécurité professionnelle donnent à un travailleur le droit de refuser d'accomplir une tâche s'il croit qu'il représente un danger pour sa sécurité. Devrions-nous amender ce projet de loi pour donner au mécanicien d'un train, au chauffeur d'un camion ou au pilote d'un avion le droit de refuser la mise en service du matériel à des fins de transport?

Mme Makeechak: Si le matériel met effectivement en danger la vie du public ou de quelqu'un d'autre: c'est bien ce que vous demandez, n'est-ce pas?

M. Angus: Oui.

Mme Makeechak: Nous ne nous opposerions aucunement à amender la loi à cet effet. Mais nous n'appuyons pas ces projets de loi sous leur forme actuelle.

M. Angus: C'est la même chose pour nous, mais nous essayons d'améliorer légèrement les choses.

Mme Makeechak: Bien sûr. Cela fait beaucoup de sens.

M. Angus: Toujours dans le domaine de la main-d'œuvre, un certain nombre de syndicats sont venus nous

[Text]

provisions in the bills to deal with successor rights, protection of workers, etc. Would the Saskatchewan Federation of Labour be prepared to submit to us in a very short time specific suggestions for those kinds of inclusions in the proposed legislation?

Ms Makeechak: Before I answer that specifically, of course we would support successor rights for the people who work in the airlines themselves with their union membership and what might happen as a result of mergers and deregulation, etc. But we would have to consult with our executive and our membership about that.

Mr. Angus: I appreciate that.

One of the clauses in the bill includes a continued form of regulation in air in what is loosely called "northern Canada". For Saskatchewan, it is from the 53rd to the 55th parallel, from border to border. Everything north of that is regulated; not in the same way as it is today across the whole country, but with some form of regulation. There have been some suggestions that the line should be moved much farther south in various parts of the country, because of the fragility of the communities in those areas in terms of air. We have also had a suggestion from the Northwest Territories government that there should be a similar demarcation line for trucking. They suggested 60 degrees, because that coincides with their southern border.

Do you believe in both trucking and air, aside from your philosophical opposition to deregulation, there is a whole section of Saskatchewan that should remain in regulation?

Ms Makeechak: I am not sure I understand what you are asking.

Mr. Angus: There is a line drawn up in northern Saskatchewan. Above the line is regulation in air, below the line there is not, according to this bill. Should that line be moved farther south? Maybe you want it to go to the Saskatchewan-U.S. border.

Mr. Benjamin: A good idea.

Mr. Angus: I am asking if there are more sensitive areas than others in Saskatchewan that we should be concerned about.

Mr. Ted Boyle (Communications Officer, Saskatchewan Federation of Labour): I may respond to that. I think our argument is in that provision of the bill. There is some recognition that there are regions that require regulation because of their position in the overall national picture. I guess our argument would be to get it as far south as we could get it. If we could get it in the 49th parallel, that would be great.

[Translation]

présenter des dispositions qu'il conviendrait d'inclure dans les projets de loi en ce qui touche les obligations du successeur, la protection des travailleurs, etc. La Fédération du travail de la Saskatchewan serait-elle prête à nous présenter à brève échéance des propositions particulières à ce sujet pour qu'elles soient incluses dans les projets de loi?

Mme Makeechak: Avant de répondre à votre question, il est évident que nous appuierons les obligations du successeur en ce qui touche l'appartenance syndicale des travailleurs des compagnies aériennes elles-mêmes, ainsi que les situations qui pourraient survenir par suite de fusion et de déréglementation, etc. Mais il nous faudra d'abord consulter nos dirigeants et nos membres.

M. Angus: Je comprends cela.

L'une des dispositions du projet de loi prévoit une réglementation continue du transport aérien dans ce qu'on pourrait appeler en gros «le nord du Canada». Dans le cas de la Saskatchewan, cette région s'étend entre le 53^e et le 55^e parallèle, entre ses deux frontières. Tout ce qui se trouve au nord du 53^e parallèle est réglementé, mais pas de la même façon que nous le connaissons aujourd'hui au pays. Certains ont proposé d'établir cette ligne plus au sud dans diverses parties du Canada, à cause des conséquences du transport aérien dans les collectivités de ces régions. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a aussi proposé une ligne de démarcation semblable pour le camionnage. Il propose de la fixer à 60 degrés parce qu'elle conciderait avec leur frontière méridionale.

Outre votre opposition de principe à la déréglementation, croyez-vous qu'il faudrait continuer de réglementer une bonne partie de la Saskatchewan en ce qui a trait au camionnage et au transport aérien?

Mme Makeechak: Je ne suis pas certaine de comprendre votre question.

M. Angus: On a tracé une ligne dans le nord de la Saskatchewan. Au delà de cette ligne le transport aérien est réglementé mais en-deçà, il ne l'est pas, selon le projet de loi. Devrions-nous abaisser cette ligne encore plus? Peut-être voudriez-vous l'avoir à la frontière entre la Saskatchewan et les États-Unis.

Mr. Benjamin: Une bonne idée.

M. Angus: Je me demandais s'il y avait des secteurs plus sensibles que d'autres en Saskatchewan, auxquels nous devrions porter une plus grande attention.

M. Ted Boyle (agent des communications, Fédération du travail de la Saskatchewan): Je peux répondre à cette question. Selon moi, notre argumentation repose sur cette disposition du projet de loi. D'aucuns admettent que certaines régions doivent faire l'objet d'une réglementation à cause de leur situation dans le contexte global du Canada. Nous serions d'accord à établir cette ligne le plus au sud possible. Si nous pouvions la fixer au 49^e parallèle, ce serait excellent.

[Texte]

[Traduction]

• 1215

Mr. Angus: I call it the Spadina amendment. It is a one-foot border along the U.S.-Canada border.

Thank you, Mr. Chairman. Thank you, witnesses.

Ms Makeechak: I also understand, and correct me if I am wrong, that these hearings were not taking place in the Yukon and the Northwest Territories—

Mr. Benjamin: That is right.

Ms Makeechak: —and perhaps they would be better equipped and their federations would be better equipped to advise you of that very thing.

Mr. Angus: Actually, pretty well all of the territories are outside of the deregulated situation in terms of air. The line does cut through some of the northern parts of the provinces. Again, in the case of Saskatchewan, it goes from 53 to 55 degrees, a sort of diagonal line from the Manitoba border to the Alberta border.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

You indicate very clearly at first that you are against Bill C-18 and Bill C-19, then later on in your presentation you say that there is a need for a look:

Some regulations are outdated, some were not properly drafted in the first place, and in some cases new conditions require change or additional regulations.

I agree with you that perhaps we are rushing into this, that we are changing a lot of things. But the situation is that changes will be taking place, and we are looking for suggestions, amendments, that would protect either areas or groups of people within Canada. As Mr. Angus mentioned, if you would be prepared to send to us certain amendments that could be taken into consideration to protect labour groups, or workers, it would help us a lot. Would that not be a more positive approach than just objecting categorically to the whole of the two bills?

Ms Makeechak: This government has leapt into this whole process of deregulating transport without enough research, without enough study of the impact on the economies of rural Saskatchewan, of Newfoundland, of all the small communities across this land.

We are concerned about it. We were concerned about the process; however, we appreciate the opportunity to speak. We think there has not been enough study on it. They are rushing forward very quickly. We do not want to be in a position, as Les Benjamin referred to earlier, five years down the road, of saying, we told you so. There is not enough study being done on it.

M. Angus: Je l'appelle l'amendement Spadina. C'est une frontière d'un pied entre le Canada et les États-Unis.

Merci, monsieur le président. Merci également aux témoins.

Mme Makeechak: Je crois également comprendre, et vous me corrigerez si j'ai tort, que vous n'avez pas tenu le genre d'audiences au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. . .

M. Benjamin: C'est exact.

Mme Makeechak: . . . et ils seraient peut-être mieux placés, de même que leurs fédérations, pour vous conseiller à ce sujet.

M. Angus: En fait, la majeure partie de tout le territoire est située à l'extérieur de la zone de déréglementation du transport aérien. La ligne traverse effectivement certaines régions nordiques des provinces. Dans le cas de la Saskatchewan, elle va de 53 à 55 degrés, une sorte de diagonale qui part de la frontière du Manitoba jusqu'à la frontière de l'Alberta.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus.

Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Vous indiquez très clairement au départ que vous vous opposez aux projets de loi C-18 et C-19 puis, un peu plus loin, vous dites qu'une étude s'impose:

Certains règlements sont désuets, d'autres ont été mal rédigés au départ et, dans certains cas, de nouvelles situations nécessitent des modifications ou des règlements supplémentaires.

Je conviens avec vous que nous modifions beaucoup de choses et que nous allons trop vite. Il faut cependant comprendre que des modifications surviendront et c'est pour cela que nous sollicitons des propositions, des amendements qui protégeraient les régions ou les groupes au Canada. Comme l'a mentionné M. Angus, si vous pouvez nous communiquer des modifications qui pourraient protéger les groupes de travailleurs ou les travailleurs eux-mêmes, cela nous aiderait beaucoup. Cela ne serait-il pas préférable à une opposition catégorique aux deux projets de loi?

Mme Makeechak: Le gouvernement a sauté pieds joints dans la déréglementation des transports sans en étudier suffisamment les répercussions sur les économies rurales de la Saskatchewan, de Terre-Neuve et de toutes les petites collectivités au pays.

Cela nous inquiète. Le processus nous inquiète; toutefois, nous sommes reconnaissants d'avoir la possibilité de nous exprimer. Selon nous, il n'y a pas eu assez d'études à ce sujet. Le gouvernement a fait les choses très rapidement. Nous ne voulons pas, comme Les Benjamin l'a mentionné précédemment, avoir à reprocher au gouvernement de telles mesures dans cinq ans d'ici. On n'a pas assez fait d'études sur le sujet.

[Text]

We have concerns for our membership working in the transport industries. We have concerns for rural Saskatchewan, for our members, for other workers who are not organized and their families. We have concerns for air transport safety. We also, as referred to in the brief, have concerns for a province like Saskatchewan, which may not be as lucrative to the major airlines in terms of providing good, fair, equitable service. We have those concerns.

We do not want to fall into this business of suggesting specific amendments to the legislation, because we are not in favour of the whole thing proceeding as it is. If you are willing to say, stop this legislation, we will talk about it. We will talk about it if you are going to stop it. It is my understanding that it is at third reading.

Mr. Benjamin: No, it is at committee stage.

Ms Makeechak: I see. If you are willing to delay it for a couple of years and really go through the process of talking to Canadians across this country, we will provide you with those specifics.

Mr. Benjamin: Try for one year.

Ms Makeechak: But we know that is not going to happen. It is a *fait accompli*. That is why we are not willing to fall into this business of tampering with small little provisions that will effectively not help us out. In the final analysis, it is going to deregulate fares, routes; it is going to hurt our people who work in those industries.

• 1220

I am a member of the Public Service Alliance of Canada. Our people are the safety inspectors. We expect there will be less safety inspectors. That is already understood. And so of course we have vital concerns in these areas. And it is not just for jobs, it is for our communities. We travel on airlines, too.

Mr. Benjamin: Would you be willing to help us make a bad bill less bad?

Ms Makeechak: We did not approach it in that way.

Mr. Benjamin: Okay. Well, we are stuck with the damn thing.

Ms Makeechak: If you would like us to get back to you on that, we will be consulting with our executive and our membership. But we are not going to do it at this point. We did not prepare it in that fashion.

Mr. Robichaud: I would appreciate it that if you choose to send us any other material on this bill you do it very quickly, because we are on our way.

Ms Makeechak: We understand that.

[Translation]

Nous nous inquiétons de nos membres qui travaillent dans l'industrie des transports. Nous nous inquiétons des régions rurales de la Saskatchewan, pour nos membres, pour les autres travailleurs non syndiqués et leurs familles. Nous nous inquiétons pour la sécurité du transport aérien. Comme l'indique notre mémoire, nous nous inquiétons également pour une province comme la Saskatchewan qui ne représente peut-être pas un marché aussi lucratif aux yeux des grosses compagnies aériennes pour qu'elles nous accordent un service adéquat et équitable. Voilà nos préoccupations.

Nous ne voulons pas proposer des modifications particulières aux projets de loi parce que nous nous opposons à toute la situation telle qu'elle se présente. Si vous êtes disposés à vous opposer à ces projets de loi, nous en discuterons avec vous. Nous discuterons avec vous si vous arrêtez le tout. Je crois comprendre que les projets sont à leur troisième lecture.

M. Benjamin: Non, ils sont à l'étape de l'examen en comité.

Mme Makeechak: Je vois. Si vous êtes disposés à les retarder pour quelques années et à entreprendre réellement des consultations partout au pays, nous ferons alors des propositions particulières.

M. Benjamin: Est-ce qu'un an vous irait.

Mme Makeechak: Nous savons que cela ne se produira pas. C'est un fait accompli. Voilà pourquoi nous ne voulons pas toucher les dispositions insignifiantes qui n'auront aucune conséquence favorable pour nous. En dernière analyse, les projets de loi mèneront à une déréglementation des prix et des itinéraires et nuiront à nos travailleurs qui travaillent dans ces industries.

Je suis membre de l'Alliance de la Fonction publique du Canada. Nos gens sont des inspecteurs de la sécurité. Nous nous attendons à ce que leur nombre diminue. C'est déjà convenu. Nous avons donc des intérêts essentiels dans ces domaines. Mais ce n'est pas seulement les emplois qui nous préoccupent, mais nos collectivités. Nous aussi, nous voyageons par avion.

M. Benjamin: Seriez-vous disposée à nous aider à rendre moins mauvais un projet de loi qui l'est déjà?

Mme Makeechak: Nous ne percevions pas les choses de cette façon.

M. Benjamin: Très bien. Nous sommes pris avec cette fichue loi.

Mme Makeechak: Nous consulterons nos dirigeants et nos membres si vous désirez que nous vous présentions des propositions à ce sujet. Mais ce sera pour plus tard, car nous ne nous étions pas préparés en conséquence.

M. Robichaud: Si vous décidez de nous envoyer d'autres observations sur ce projet de loi, vous auriez avantage à le faire très rapidement car nous partirons bientôt.

Mme Makeechak: Nous comprenons bien.

[Texte]

Mr. Robichaud: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Reid.

Mr. Reid: I recognize, Mr. Chairman, that some of my colleagues are anxious to get to lunch.

An hon. member: They are out to lunch anyway.

Mr. Reid: We will come back to that later.

But I cannot miss this opportunity of making a general comment while in Regina, and this seems to be an appropriate time to do it, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Go ahead, Mr. Reid, if you can do it within two minutes.

Mr. Reid: I want to point out to those present that I was born and raised on a prairie farm just north of Regina. It feels almost like coming home, but in other ways it is not.

In more recent years I have been living in the industrial part of Ontario where those persons who work for a living and are in trade unions there are dependent upon trade for the sale of their finished manufactured product. And I have to say that the end product cost is going to be the factor that determines whether or not there will be a job for them in the future or not. And I want to suggest to you that when you say, on page 2, that the spectre of transport deregulation looks much more different there than it does here, it is almost equally as important, if not just as important, for you to sell your grain, recognizing the world competition that exists today for you in the west generally to sell your raw resources. And transportation is a very important cost factor in both of these.

I know I am not going to change any person's mind here—

An hon. member: So far I agree with you.

Mr. Reid: —but I want to go on to say, with all due respect, the Saskatchewan Wheat Pool said in its earlier presentation here today that they want to approach change with caution. And I want to assure the witnesses present that we want as well to approach change with caution, but change we must.

As you say there is no use tinkering, which is why you are not going to put in any amendments to Bills C-18 and C-19—you do not believe there is any use in tinkering with the bill; you simply want to throw it out—we get the impression there is no way, no how, that a bill will be acceptable in any form, unless there is a real change in attitude and mind.

I cannot help but think that change will have to come. And it concerns me very greatly, as it must you, that if we do not sell our products, if you do not sell your grain, and we have a great job of doing that. . . I would say that the sale of grain is a priority concern in the House of

[Traduction]

M. Robichaud: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur le président, quelques-uns de mes collègues sont tirillés par la faim.

Une voix: De toute façon, ils sont déjà allés manger.

M. Reid: Nous reviendrons à cela plus tard.

Monsieur le président, je ne peux laisser passer cette occasion de faire une observation générale pendant que nous sommes à Régina et cela semble le bon moment de le faire.

Le vice-président: Allez-y, monsieur Reid, mais vous êtes limité à deux minutes.

M. Reid: J'aimerais dire à tous les gens ici présents que je suis né sur une ferme des prairies, au nord de Régina, et que j'y ai passé mon enfance. C'est presque un retour au bercail, mais à d'autres égards, ce ne l'est pas.

Depuis quelques années, je réside dans la partie industrielle de l'Ontario où les personnes qui gagnent leur vie et qui appartiennent à des syndicats dépendent du commerce pour vendre leurs produits finis. J'ajouterai que le coût du produit final constituera le facteur qui déterminera s'ils auront ou non un emploi dans l'avenir. En outre, lorsque vous dites à la page 2, que le spectre de la déréglementation des transports semble beaucoup plus différent là-bas qu'il ne l'est ici, il est presque sinon aussi important pour vous de vendre vos grains, étant donné la concurrence mondiale à laquelle vous devez faire face généralement dans l'Ouest pour vendre vos matières premières. Le transport représente un facteur de coûts très importants dans les deux cas.

Je sais que je ne ferai changer personne d'idée ici. . .

Une voix: Jusqu'à maintenant, je suis d'accord avec vous.

M. Reid: . . . mais je poursuivrai en ajoutant, avec beaucoup de respect, que le Saskatchewan Wheat Pool a une approche circonspecte au changement, comme il l'a mentionné précédemment aujourd'hui. Je veux également assurer les témoins ici présents que nous désirons nous aussi aborder toute modification avec circonspection et que le changement est inévitable.

Vous dites qu'il ne sert à rien de rafistoler les projets de loi C-18 et C-19 et c'est pourquoi vous ne voulez pas leur apporter des modifications. Vous n'en voyez pas l'utilité, vous désirez simplement qu'on les abandonne. Nous avons l'impression qu'un projet de loi ne pourra jamais être acceptable sous quelque forme que ce soit à moins que les gens ne changent réellement leur esprit et leur attitude.

Je ne peux m'empêcher de penser que des changements viendront tôt ou tard. Et cela me préoccupe énormément, comme vous d'ailleurs, car si nous ne vendons pas nos produits, si vous ne vendez pas vos grains. . . Nous avons une excellente occasion de faire quelque chose ici. Selon

[Text]

Commons. It gets as much attention, as much consideration, as the sale of any other commodity.

An hon. member: More.

Mr. Reid: And if we are going to be able to continue to enjoy the way of life we have. That is what it is all about. It is jobs and a way of life and being competitive with other countries around the world who are quite prepared. . . They are not philanthropists. They are not going to keep us in business. We have to temper our approach, rationalization and all that goes with it, to make it as competitive as we can be in the production and the sale of those goods that we have for sale. And that is the basic thrust of this bill. I wish, as Canadians, we would all work together in trying to form the very best transportation bill that we can, using all the modes of transportation, one in conjunction with the other. Unless and until we do, the future is not going to be a good one.

• 1225

I will leave it at that, Mr. Chairman.

Ms Makeechak: With all due respect to your opinions, we would have welcomed changes with caution. We would have welcomed more public input before the bill went to the committee. We would have welcomed some opinions from those sectors that are going to be directly affected by this deregulation.

In terms of competition, even though you do not want to look at the American experience, we are forced to look at it. Competition is not necessarily synonymous with deregulation. We see that happening in the airline industry in the United States. We see it shaping up this way in Canada right now. So I guess we do not view it quite the same way. We agree that we can be competitive, but we also have to consider what this government talks about quite frequently, including Prime Minister Mulroney, regional differences and regional economic development. And that includes Saskatchewan and Newfoundland and Alberta.

If you are telling me that this legislation is going to provide regional economic development, I guess it has not been proven to me.

You are also suggesting this deregulation will provide cheaper transport costs, for instance, to farmers. I do not know. I guess they are the best ones to answer that question. But what is happening in the United States, again something people do not want to take a look at, is that while fares have been reduced, for instance between New York and Los Angeles, that is fine for those people who travel frequently between those areas and the high traffic areas. But for someone travelling from Regina to Saskatoon, it may be negatively affected. That means our fares will be increased, because it is a last lucrative market for the airline industry.

[Translation]

moi, la vente des grains est une question prioritaire à la Chambre des communes. Elle retient autant l'attention que la vente de tout autre produit.

Une voix: Plus encore.

M. Reid: Et si nous voulons être en mesure de continuer à jouir de notre mode de vie. . . C'est de cela qu'il s'agit. Il s'agit d'emplois et d'un mode de vie et il s'agit de faire concurrence aux autres pays du monde qui sont tout à fait préparés. . . ce ne sont pas des philanthropes. Ce ne sont pas eux qui vont nous maintenir en affaires. Il nous faut modérer notre approche, recourir à la rationalisation et à tout ce qui s'ensuit, pour être aussi concurrentiel que possible quant à la production et à la vente des marchandises que nous offrons en vente. Et c'est là l'essentiel de ce projet de loi. Je souhaite que tous les Canadiens travaillent ensemble pour tenter de formuler le meilleur projet de loi sur les transports possible, au moyen de tous les modes de transport, chacun en conjonction avec les autres. A moins de cela, l'avenir ne sera pas favorable.

Je vais en rester là, monsieur le président.

Mme Makeechak: Je respecte vos opinions, mais nous aurions accueilli prudemment des modifications. Nous aurions été heureux d'un plus grand apport du public avant le stade du comité. Nous aurions été heureux de connaître l'avis des secteurs qui seront touchés directement par la déréglementation.

Pour ce qui est de la concurrence, même si vous ne voulez pas étudier l'expérience américaine, nous sommes forcés de le faire. La concurrence n'est pas nécessairement synonyme de déréglementation. Nous le constatons dans l'industrie des lignes aériennes aux États-Unis. Nous en voyons les premiers signes au Canada maintenant. Ainsi, notre optique n'est pas tout à fait la même. Nous convenons que nous pouvons être concurrentiels, mais il nous faut également tenir compte d'une chose dont le gouvernement parle fréquemment, notamment par la bouche du Premier ministre Mulroney, soit les différences régionales et le développement économique régional. Et cela comprend la Saskatchewan, Terre-Neuve et l'Alberta.

Si vous me dites que cette mesure législative va assurer le développement économique régional, je dois dire que cela ne m'a pas été prouvé.

Vous laissez également entendre que la déréglementation entraînera la baisse des coûts du transport, par exemple pour les agriculteurs. Je n'en sais rien. Je suppose que ce sont eux les mieux placés pour répondre à cette question. Mais ce qui se passe aux États-Unis, et ce que l'on ne veut pas voir, c'est que bien que les tarifs aient été réduits, par exemple entre New York et Los Angeles, cela est très bien pour ceux qui voyagent souvent entre ces deux régions et pour ceux qui utilisent les parcours très achalandés. Mais pour quelqu'un qui doit se rendre de Regina à Saskatoon, l'effet pourrait être négatif. Cela signifie que nos tarifs vont augmenter, car c'est un marché très peu lucratif pour les lignes aériennes.

[Texte]

Those are real concerns from a Saskatchewan point of view.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if I may, I would just like to extend my welcome, too, to the Federation of Labour. I just want to remind the committee that I am sorry that the President of the Federation of Labour could not be here, Nadine Hunt. She is the president, a first class-lady president of a federation of labour.

The Vice-Chairman: As all people from Saskatchewan are, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes.

The Vice-Chairman: Thank you very much. This meeting is adjourned until 1 p.m., at which time we will be hearing from Saskatchewan Minerals.

AFTERNOON SITTING

• 1325

The Chairman: I apologize to the witnesses, who were told we were going to start at 1 p.m. This is the first time we have been this far behind.

With no further delay, I would ask the witnesses to come forward—Saskatchewan Minerals, and appearing on its behalf, Mr. Lavineway and Mr. Newstead. Gentlemen, we have your brief. Let us hear your remarks.

Mr. T.D. Lavineway (Director of Marketing, Saskatchewan Minerals Co.): Thank you, Mr. Chairman. With me today is David Newstead, Marketing Representative with Saskatchewan Minerals.

I would like to begin by thanking the committee for allowing us to appear here today. It is our firm belief the passing of legislation dealing with deregulation is vital to the long-term future of Canadian companies who purchase transportation services. It is hoped the meeting today will help expedite the successful passage and implementation of Bill C-18 and Bill C-19.

I would like to give you a brief background on our corporation. Saskatchewan Minerals is a provincial Crown corporation, established in 1946 in the province of Saskatchewan to produce and market anhydrous sodium sulphate, a granular chemical used in the production of kraft pulp, powder detergents, flat and bottled glass, plus other products. Saskatchewan Minerals is the largest producer of sodium sulphate in Canada, and the second-largest in North America. At present we operate two plants, with a combined capacity of approximately 300,000 short tons annually.

Our head office and plant at Chaplin are located 50 miles west of Moose Jaw, on the main line of CP Rail. The other plant is on a CP Rail branch line at Ingebright, Saskatchewan. As far as rail movements are concerned, we are what is known as a captive shipper. At present,

[Traduction]

Ce sont là des préoccupations réelles du point de vue de la Saskatchewan.

M. Benjamin: Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais souhaiter moi aussi la bienvenue à la Fédération du travail. J'aimerais rappeler au comité que je regrette que Nadine Hunt, présidente de la Fédération du travail, n'ait pas pu être présente. Elle est la présidente, une présidente de première qualité d'une fédération syndicale.

Le vice-président: Comme tous ceux de la Saskatchewan, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oui.

Le vice-président: Merci beaucoup. La séance est levée. Nous reviendrons à 13 heures entendre *Saskatchewan Minerals*.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Je m'excuse auprès des témoins à qui l'on avait dit que nous allions commencer à 13 heures. C'est la première fois que nous accusons un tel retard.

Sans plus tarder, je demande aux témoins de s'avancer—*Saskatchewan Minerals*, représenté par M. Lavineway et M. Newstead. Messieurs, nous avons reçu votre mémoire. Nous allons maintenant entendre vos remarques.

M. T.D. Lavineway (directeur de la commercialisation, Saskatchewan Minerals Co.): Merci, monsieur le président. Je suis accompagné aujourd'hui par David Newstead, représentant en commercialisation de *Saskatchewan Minerals*.

J'aimerais tout d'abord remercier le Comité de nous avoir permis de comparaître aujourd'hui. Nous croyons fermement que l'adoption d'une mesure législative portant sur la déréglementation est essentielle pour l'avenir à long terme des sociétés canadiennes qui achètent des services de transport. Nous espérons que la réunion d'aujourd'hui pourra accélérer l'adoption et la mise en oeuvre du projet de loi C-18 et du projet de loi C-19.

J'aimerais retracer brièvement l'historique de notre société. *Saskatchewan Minerals* est une société d'Etat provinciale, créée en 1946 dans la province de Saskatchewan en vue de produire et de commercialiser le sulfate de sodium anhydre, produit chimique granulaire utilisé pour la production de la pâte kraft, des détersifs en poudre, du verre plat et du verre à bouteille ainsi que d'autres produits. *Saskatchewan Minerals* est le plus grand producteur de sulfate de sodium au Canada, le deuxième en Amérique du Nord. A l'heure actuelle nous exploitons deux usines, dont la capacité totale est d'environ 300,000 tonnes courtes par année.

Notre siège social et notre usine de Chaplin sont situés à 50 milles à l'ouest de Moose Jaw, sur la ligne principale de CP Rail. L'autre usine est située sur un embranchement de CP Rail à Ingebright (Saskatchewan). Sur le plan du transport ferroviaire, nous sommes ce que

[Text]

approximately 91% of our traffic moves via rail, while the other 9% moves via truck.

In 1986, Saskatchewan Minerals had gross sales in excess of \$15 million and generated gross freight revenues of approximately \$11 million. During 1987, our two plants will be operating at much lower volumes. Transportation costs are one of the major components for Saskatchewan Minerals to market its product successfully in all areas. Purchasers of transportation services must have the ability to negotiate the most economical transportation, free from the restrictions that now apply in Canada, if we are to continue business in the present competitive climate that exists in North America.

I would like to highlight some of the areas most important to Saskatchewan Minerals.

The national transportation agency. The only comment we have is that we feel it is imperative that members appointed to this agency be professional transportation people, since the matters they will be considering will require a working knowledge of transportation and transportation-related functions.

Final-offer arbitration. We feel this area of the proposed legislation and its winner-take-all attitude will force the carriers and shippers, in most cases, to work collectively towards an agreement without going to arbitration. We are in favour of the shipper having some recourse on a freight rate that a carrier is proposing. However, we feel some clarification is required with five areas under final offer, and I would like briefly to address them.

1. The matter brought to the NTA for final offer may be refused and dealt with under a public interest appeal. We feel there should be an avenue to appeal the agency's decision in this regard, and it does not appear to exist under the proposed legislation.

• 1330

2. The national and international marketing conditions that pertain to the goods in question will be considered by the arbitrator. We wonder whose perception of national and international markets is to be considered. The carrier may be hauling a considerable amount of product from one shipper, but that shipper's competitor may not be moving any or very little of that same product to the same area.

3. Verification must be made as to what penalties are to be applied in the event that an arbitration decision is not respected.

4. It appears that the rate decision of the arbitrator could result in a published tariff that could be seen by a competitor. This would be a step backward. We feel the competitor should not be made privy to what was previously a private negotiation between the carrier and shipper.

[Translation]

l'on appelle un expéditeur captif. A l'heure actuelle, environ 91 p. 100 de notre trafic est transporté par rail, le reste par camion.

En 1986, le chiffre d'affaires de *Saskatchewan Minerals* était de 15 millions de dollars et nous avons généré des recettes brutes de transport d'environ 11 millions de dollars. En 1987, nos deux usines fonctionneront à un volume considérablement réduit. Les coûts du transport sont un des principaux facteurs qui influencent la commercialisation du produit de *Saskatchewan Minerals* dans toutes les régions. Les acheteurs de services de transport doivent pouvoir négocier le mode de transport le plus économique, sans les restrictions présentement en vigueur au Canada, pour pouvoir rester en affaires compte tenu du climat concurrentiel qui existe présentement en Amérique du Nord.

J'aimerais souligner certains des domaines qui sont les plus importants pour *Saskatchewan Minerals*.

L'Office national des transports. Notre seul commentaire à cet égard est que, selon nous, il est impératif que les membres de l'Office soient des professionnels des transports, puisque les questions qu'étudiera l'Office exigeront une connaissance pratique des transports et des fonctions connexes.

Arbitrage. Nous croyons que cet élément du projet de loi, qui donne tout au gagnant, forcera dans la plupart des cas les transporteurs et les expéditeurs à tenter de s'entendre sans recourir à l'arbitrage. Nous croyons que l'expéditeur doit avoir un recours quelconque à l'égard du prix proposé par le transporteur. Nous croyons toutefois que certaines précisions sont nécessaires à l'égard de cinq éléments dont je voudrais traiter brièvement.

1. Les questions soumises à l'Office pour arbitrage peuvent être refusées et faire l'objet d'un appel d'intérêt public. Nous croyons qu'il devrait y avoir possibilité d'en appeler de la décision de l'Office à cet égard, possibilité qui ne semble pas prévue dans le projet de loi.

2. L'arbitre tiendra compte des conditions nationales et internationales du marché relatives aux marchandises en question. Nous nous demandons de quelle perception des marchés nationaux et internationaux il tiendra compte. Il se peut que le transporteur transporte des quantités considérables du produit d'un expéditeur, tandis que le concurrent de cet expéditeur ne transporterait qu'une quantité minime ou nulle du même produit dans la même région.

3. Il faut vérifier les sanctions applicables pour le cas où la décision arbitrale ne serait pas respectée.

4. Il semble que la décision de l'arbitre en matière de prix pourrait aboutir à la publication d'un tarif qui pourrait être consulté par un concurrent. Ceci serait une mesure rétrograde. Selon nous, le concurrent ne devrait pas être mis au courant de ce qui était antérieurement une négociation privée entre le transporteur et l'expéditeur.

[Texte]

5. The shipper, in a final-offer arbitration, could be at a disadvantage because the carrier will have participated in previous cases, perhaps with the same commodity.

Under freight rates, under clause 113, it appears that a shipper or another carrier could appeal the compensatory nature of a confidential contract. If the agency were to determine that the contract was non-compensatory it could be annulled and a new rate or contract would have to be established. If the product were sold on the first transportation freight rate, would the newly established rate be retroactive and, if so, who would pay it if it were retroactive? This is one area we feel deserves more attention and clarification.

Confidential contracts. It is with confidential contracts the company will be able to take advantage of the economies that are particular to it in order to develop a price for its product that will be unknown throughout the industry. Confidential contracts will also allow the shipper to negotiate, in addition to rates, items that never before were negotiable, but are now becoming ever important, such as service schedules, payment schedules, and liability, or basically all things that will enable a shipper to become that much more competitive in the North American and even world markets.

It has been argued that a small shipper in western Canada would not be able to compete should confidential contracts come into being. Why should not a larger shipper have an opportunity to improve his freight rates in confidential contracts? Our entire society is based on purchases made according to volumes. Do we not expect to pay less per unit when several similar articles are purchased at one time versus buying one at a time?

Small business has always competed with larger competitors, and to do this small business must identify the market segment he can serve most profitably. The same reasoning can be applied to purchasing transportation. Larger shippers have always received preferential treatment from railways in the manner of volume commitments for lower freight rates. Confidential contracts will now change this practice.

Confidential contracts appear to us to be one of the highlights of the new legislation and are a must for Canadian shippers.

Competitive line rates. Competitive line rates appear to be the answer to almost every captive shipper's dream. Not to provide for competitive line rates in Bill C-18 would place captive shippers in the same position as those U.S. shippers when the Staggers Act was first passed in the United States. If Canadian captive shippers are forced to accept freight rates from either CP or CN, with little or no recourse, competition will be severely affected.

[Traduction]

5. Il se pourrait que l'expéditeur soit désavantagé à l'arbitrage parce que le transporteur aurait participé à d'autres causes, peut-être à l'égard de la même marchandise.

Au chapitre des prix du transport, sous la rubrique de l'article 113, il semble qu'un expéditeur ou un autre transporteur pourrait en appeler du caractère compensatoire d'un contrat confidentiel. Si l'office jugeait que le contrat n'était pas compensatoire, celui-ci pourrait être annulé et il faudrait alors établir un nouveau prix ou un nouveau contrat. Si les produits étaient vendus en fonction du premier prix du transport, le nouveau prix serait-il rétroactif, et si oui, qui devrait le payer? C'est là un domaine qui mérite à notre avis d'être étudié et précisé.

Les contrats confidentiels. Les contrats confidentiels permettront à l'entreprise de tirer parti des économies qui lui sont particulières afin d'établir pour son propre produit un prix qui soit inconnu dans l'industrie. Les contrats confidentiels permettront également à l'expéditeur de négocier, en plus des prix, des éléments qui n'avaient jamais été négociables auparavant mais qui deviennent de plus en plus importants, comme les horaires de service, les échéanciers de paiement et la responsabilité, soit, essentiellement, tout ce qui permettra à l'expéditeur d'être d'autant plus concurrentiel dans le marché nord-américain et même dans les marchés mondiaux.

On a fait valoir qu'un petit expéditeur de l'Ouest canadien ne serait pas en mesure de faire concurrence si les contrats confidentiels sont autorisés. Pourquoi le gros expéditeur n'aurait-il pas l'occasion d'améliorer les prix du transport au moyen de contrats confidentiels? La société tout entière se fonde sur des achats effectués selon le volume. Ne nous attendons-nous pas à payer moins de l'unité lorsque nous achetons plusieurs articles semblables en même temps au lieu de les acheter un à la fois?

Les petites entreprises ont toujours fait concurrence aux grandes, ce qui les oblige à identifier le segment du marché qu'elles peuvent desservir de la façon la plus rentable. Le même raisonnement peut s'appliquer à l'achat de services de transport. Les gros expéditeurs ont toujours reçu un traitement préférentiel des chemins de fer qui accordent des prix plus bas en fonction du volume. Les contrats confidentiels ne modifieront pas cette pratique.

Les contrats confidentiels nous semblent un des points saillants du projet de loi et sont à notre avis essentiels pour les expéditeurs canadiens.

Prix de ligne concurrentiels. Les prix de ligne concurrentiels semblent répondre au plus cher désir de presque tous les expéditeurs captifs. Si le projet de loi C-18 ne prévoyait pas de prix de ligne concurrentiels, les expéditeurs captifs se trouveraient dans la même situation que les expéditeurs américains lors de l'adoption de la loi Staggers aux États-Unis. Si les expéditeurs captifs canadiens sont forcés d'accepter les prix soit du CP soit du

[Text]

In the sodium sulphate industry we would not be able to compete with our competitors on the CNR. If that railway and our competitors, who are based on CN Rail, decide to corner the market, they could. Most kraft pulp mills are located local to the CNR. Also, all Canadian detergent grade producers are located local to CP Rail, and should CP be allowed to charge rates at any level, undue hardship would be placed on the detergent grade producers and the detergent industry in Canada. This could ultimately force the detergent industry to import more economical sodium sulphate from the United States or overseas, or reformulate their products, thereby causing the decline of the sodium sulphate industry.

• 1335

It has been argued that western Canadian producers would ship via U.S. lines to points in eastern Canada, and this may be true in some cases. However, if Canadian railways can offer competitive rates and good service, there is no need to look at U.S. competitors. What shippers want is an efficient, economical way to reach our markets. Without competitive line rates in Bill C-18, we are in danger of losing markets that will in turn cost the Canadian economy jobs and revenue.

As far as Saskatchewan Minerals is concerned, if the ultimate point of destination is in Canada and there is more than one continuous route, which there will be with CLRs, we must designate a route wholly within Canada. Competitive line rates will give Saskatchewan Minerals the option of using CN Rail, not a U.S. carrier.

We urge the committee and the Government of Canada to keep clause 134 of Bill C-18 as written.

In closing, Mr. Chairman, Saskatchewan Minerals urges the speedy passage and implementation of Bill C-18. We would be remiss if we did not mention that we are concerned about safety in transportation and we urge the Government of Canada to ensure that safety regulation is left in place or increased. However, the passage of Bill C-18 must not be held up until a safety bill is in place. Again, some clarification is required in some segments of Bill C-18, but this total legislation must not be diluted or delayed. It needs your immediate and total support. Thank you.

The Chairman: Mr. Lavineway, I want to thank you very much for that very positive brief which really focuses on some issues before us. I have several questioners. Mr. Angus.

[Translation]

CN, sans guère de recours, cela nuira gravement à la concurrence.

Dans l'industrie du sulfate de sodium, nous ne pourrions faire concurrence à nos concurrents situés sur les lignes du CN. Si ce chemin de fer et nos concurrents, qui sont situés sur les lignes du CN, décidaient de s'emparer du marché, ils le pourraient. La plupart des usines de papier kraft sont situées sur des lignes du CN. En outre, tous les producteurs canadiens de détersifs sont situés sur les lignes de CP Rail; si CP pouvait exiger n'importe quel prix, cela causerait des difficultés indues aux producteurs de détersifs et à l'ensemble de l'industrie du détersif au Canada. Ceci pourrait enfin de compte forcer l'industrie du détersif à importer le sulfate de sodium à meilleur prix des États-Unis ou d'outre-mer, ou alors à reformuler leurs produits, ce qui entraînerait le déclin de l'industrie du sulfate de sodium.

On a fait valoir que les producteurs de l'Ouest canadien expérieront leurs marchandises vers l'Est canadien par les lignes américaines, et ceci pourrait être exact dans certains cas. Toutefois, si les chemins de fer canadiens peuvent offrir des prix concurrentiels et un bon service, il n'y a aucune nécessité de s'adresser aux concurrents américains. Ce que les expéditeurs veulent, c'est une façon efficace et économique d'atteindre leurs marchés. Sans les prix de lignes concurrentiels prévus au projet de loi C-18, nous risquons de perdre des marchés, ce qui entraînera pour l'économie canadienne la perte d'emplois et de revenus.

Dans le cas de *Saskatchewan Minerals*, si la destination ultime est située au Canada et s'il y a plus d'un parcours continu, ce qui sera le cas si les prix de lignes concurrentiels sont appliqués, il nous faut désigner un parcours situé entièrement au Canada. Les prix de lignes concurrentiels donneront à *Saskatchewan Minerals* l'option d'utiliser CN Rail plutôt qu'un transporteur américain.

Nous incitons le Comité et le gouvernement du Canada à ne pas modifier l'article 134 du projet de loi C-18.

En terminant, monsieur le président, *Saskatchewan Minerals* recommande d'adopter et d'appliquer rapidement le projet de loi C-18. Nous manquerions à notre devoir si nous ne mentionnions pas que nous nous préoccupons de la sécurité des transports et nous incitons le gouvernement du Canada à ne pas modifier la réglementation en matière de sécurité ou à la renforcer. Toutefois, il ne faut pas retarder l'adoption du projet de loi C-18 jusqu'après l'adoption d'un projet de loi sur la sécurité. Ici encore, il faut préciser certaines parties du projet de loi C-18, mais cette mesure législative globale ne doit pas être ni diluée ni retardée. Elle a besoin de votre appui immédiat et total. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Lavineway, je vous remercie de ce mémoire très positif qui se concentre effectivement sur certaines des questions dont nous sommes saisis. Il y a plusieurs questions. Monsieur Angus.

[Texte]

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I want to thank you for your brief. You raised some important aspects of the legislation. Let me just go through it.

On page 2 you make reference that the members appointed to the National Transportation Agency be professional transportation people. We have had other witnesses who have suggested that it not be solely transportation people. Shippers have suggested that there needs to be shipper representation. Others have suggested consumer representation and labour representation. We have also had other people refer to the existing agency as a retirement home for certain railroaders and air industry people.

Are you locked into just having only transportation people, or is there need for a balance?

Mr. Lavineway: I think, Mr. Angus, that what we are referring to are transportation-trained people, whether they come from railways, whether they come from shippers or what have you. There are some very good people out there with transportation backgrounds, either from modes of transportation or shippers. I think possibly a combination of that would be an excellent idea.

Mr. Angus: Okay. Further down the page, in point (1), final-offer arbitration, you suggest an appeal procedure. Do you have a suggestion as to whom that appeal should be made to?

Mr. David Newstead (Marketing Representative, Saskatchewan Minerals Company): No, we do not at this time. We just felt it would be advantageous to have an avenue of appeal should the agency come back and say, under final-offer arbitration, that they feel this is a public interest appeal matter and should be dealt with accordingly. We would like to have somebody we could go to and present our case and say that this could be information privy only to the shipper and the carrier and we do not feel it should go to a public interest type of situation. I have to admit, no, we do not have any idea of who that should be, but I am certain we could come up with something.

Mr. Angus: On the next page, under item (3) of the same point, you say:

Verification must be made as to what penalties are to be applied in the event that an arbitration decision is not respected.

Do you have any suggestions for the actual penalties?

Mr. Newstead: No, I do not. There again, that is something I think would have to be discussed or come up with through the committee.

Mr. Angus: Further down, under freight rates, you talk about retroactivity. We had some suggestions that in other instances it should be retroactive, that somebody could not be allowed to arbitrarily increase rates and then, when the

[Traduction]

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, je désire vous remercier de votre mémoire. Vous avez soulevé certains aspects importants du projet de loi. Qu'il me soit permis de le passer en revue.

À la page 2, vous dites que les membres de l'Office national des transports doivent être des professionnels des transports. D'autres témoins ont suggéré que l'Office ne soit pas composé uniquement de professionnels des transports. Certains expéditeurs croient nécessaire d'être représentés. D'autres ont suggéré qu'il y ait représentation des consommateurs et des syndicats. D'autres ont dit que l'organisme actuel constitue une maison de retraite pour les chemins de fer et les lignes aériennes.

Croyez-vous qu'il doit y avoir uniquement des professionnels des transports, ou faut-il un équilibre?

M. Lavineway: Je crois, monsieur Angus, qu'il s'agit ici de personnes formées dans le domaine des transports, qu'ils proviennent des chemins de fer, des expéditeurs ou d'ailleurs. Il existe des gens très compétents formés dans le domaine des transports, qu'ils travaillent pour les transporteurs ou pour les expéditeurs. Je crois qu'une combinaison pourrait être une excellente idée.

M. Angus: D'accord. Un peu plus loin sur la même page, au point 1, l'arbitrage, vous suggérez une procédure d'appel. Avez-vous une suggestion quant à savoir à qui cet appel devrait être adressé?

M. David Newstead (représentant en commercialisation, Saskatchewan Minerals Company): Non, pas à l'heure actuelle. Nous étions tout simplement d'avis qu'il serait avantageux de pouvoir interjeter appel si, par exemple, l'Office déclarait qu'un cas d'arbitrage justifie un appel en raison de l'intérêt public et devrait être traité en conséquence. Nous aimerions pouvoir aller trouver quelqu'un pour plaider notre cause et dire que ces renseignements ne devraient être connus que de l'expéditeur et du transporteur, nous ne croyons pas que la chose devrait être traitée comme une question d'intérêt public. Je dois avouer que nous ne savons pas de qui il pourrait s'agir, mais je suis certain que nous pourrions trouver quelque chose.

M. Angus: À la page suivante, au numéro 3 du même point, vous dites:

Il faut vérifier les sanctions qui s'appliqueraient pour le cas où une décision arbitrale ne serait pas respectée.

Avez-vous des sanctions à suggérer?

M. Newstead: Non, je n'en ai pas. À mon avis, cette question devrait être discutée ou traitée par le Comité.

M. Angus: Plus loin, à propos des prix du transport, vous parlez de rétroactivité. Certains ont suggéré que dans d'autres cas, il devrait y avoir rétroactivité, qu'il ne devrait pas être permis d'augmenter arbitrairement les prix puis,

[Text]

decision is rendered, keep the money that they made on those increases. Do you feel it should be retroactive?

• 1340

Mr. Lavineway: When I look at our position, I can see where in some cases it should be retroactive and other cases where it should not be. When we decided to put this in our brief, we were thinking that we could be out making a contract with a customer on a delivered price, which includes the transportation costs or transportation prices, then six months down the road we would find out that the contract we have with a railway is not compensatory. It has been thrown out. They then turn around and add an extra amount of transportation to it. We would be in a lot of trouble. Basically, we have quoted prices, possibly for a firm for a year—this type of thing. So we could have some problems. As well, our customers could have some problems if they are figuring that their total cost is going to be this, and then suddenly it is going to be \$20 a tonne more, for sake of argument.

Mr. Angus: You raise an interesting point.

On page 5 of your brief, the middle of the page, you say:

It has been argued that western Canadian producers would ship via U.S. lines to points in eastern Canada, and this may be true in some cases.

And then you go on to talk about Canadian railways's offering alternative rates or competitive rates. It has been suggested at this committee that there should be a "for export only" provision that would prevent unfair competition, if you like, from American railroads while at the same time not preventing competition between the two Canadian railroads. Would you agree with that kind of provision being placed in the bill?

Mr. Newstead: I am not really sure what you mean.

Mr. Angus: It means that any products crossing the Canadian-American border would be only for export purposes, that they would not be allowed to come back into Canada at an eastern gateway, therefore forcing east-west traffic within Canada.

Mr. Newstead: We would have to look at that, I think.

• 1345

Mr. Robichaud: Have you made any study to examine the effects of these provisions, the competitive access and how it is going to affect the railway, then you after a while?

Mr. Lavineway: No sir, we have not, only to the point that we have looked at what the present situation is doing to our corporation and we feel there has to be an improvement. We are only one of many of the industries

[Translation]

une fois la décision rendue, de garder l'argent gagné en raison de ces augmentations. Croyez-vous que cela devrait être rétroactif?

M. Lavineway: Quand je considère notre situation, j'entrevois des cas où cela devrait être rétroactif et d'autres où cela ne devrait pas l'être. Quand nous avons décidé d'inclure cela dans notre mémoire, nous pensions au cas suivant. Nous signons un contrat avec un client, contrat qui prévoit le prix livré, ce qui inclut les coûts ou les prix du transport. Six mois plus tard nous découvrons que notre contrat avec le chemin de fer n'est pas compensatoire et qu'il a été rejeté. Puis on ajoute aux coûts du transport. Nous serions dans une situation très difficile. Essentiellement, nous aurions fixé un prix, peut-être pour un an. Nous pourrions donc avoir des problèmes. En outre, nos clients pourraient aussi avoir des problèmes s'ils découvraient, ayant calculé leur coût total, qu'il est tout à coup augmenté, par exemple, de 20 dollars la tonne.

M. Angus: Vous soulevez là une question intéressante.

À la page 5 de votre mémoire, vers le milieu de la page, vous dites:

On a fait valoir que les producteurs de l'Ouest canadien expédieraient des marchandises vers l'est du Canada par des lignes américaines, ce qui pourrait être vrai dans certains cas.

Puis vous parlez des chemins de fer canadiens qui pourraient offrir d'autres prix ou des prix concurrentiels. On a mentionné au Comité qu'il devrait y avoir une disposition prévoyant que cela ne s'appliquerait que pour l'exportation, ce qui empêcherait la concurrence injuste des chemins de fer américains, sans pour autant empêcher la concurrence entre les deux chemins de fer canadiens. Seriez-vous d'accord qu'une telle disposition figure dans le projet de loi?

M. Newstead: Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire.

M. Angus: Cela signifie que les produits traversant la frontière canado-américaine seraient destinés uniquement à l'exportation, qu'ils ne seraient pas réadmis au Canada à un poste frontière de l'ouest, ce qui forcerait le trafic est-ouest à rester au Canada.

M. Newstead: Je crois qu'il nous faudrait réfléchir à cela.

M. Robichaud: Avez-vous étudié l'effet de ces dispositions, l'accès concurrentiel, et l'effet sur les chemins de fer, puis ensuite sur vous-mêmes?

M. Lavineway: Non monsieur, nous le l'avons pas fait, si ce n'est que nous avons examiné l'effet de la situation actuelle sur notre société et que nous croyons qu'il doit y avoir une amélioration. Nous ne sommes qu'une industrie

[Texte]

that feel this way, that there has to be a change. We cannot continue this way.

Mr. Robichaud: I think there are a lot of people who feel there has to be a change. I am not disagreeing with you on that. It is just, how much change and how fast should these changes be implemented?

Mr. Lavineway: Canadians have had since 1980 to study the aspects of deregulation in the United States. Granted, there have been pros and cons towards it, but I feel that after two years of study in Canada—basically, that is when you first started, two years ago—surely some of the pitfalls the Americans fell into Canadians should be smart enough to stay out of.

Mr. Robichaud: From looking at the bill, are you saying we are being smart?

Mr. Lavineway: I think one of the excellent parts of the bill is the competitive line rates. In the United States, the U.S. shippers that are captive have paid for it with high freight rates and have not had an opportunity to go anywhere else. If they are large producers, such as ourselves, where you are dealing with carload traffic, you cannot ship by truck to any great extent because truck is not competitive at any great distance over 800 to 1,000 miles.

I believe the competitive line rates are a step in the right direction, so that a captive shipper does have an opportunity. We are looking forward basically, even if we do not use it, to at least having that position we can go to. It is not a dead end, which it is now.

Mr. Robichaud: Have those captive shippers in the United States gone out of business?

Mr. Lavineway: They have not yet but they have certainly suffered.

Mr. Robichaud: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Since I see no other questioners, I would like to ask two.

You are one of the first witnesses, Mr. Lavineway, to address in your brief and your oral presentation this question of confidential contracts and how it may hit the smaller shipper or the big shipper, and the world of reality is that the big shipper has discounts now on volume. But my question is: what about the small shipper who is looking to a carrier and the carrier wants to get that business? Is there not a potential here with the small carrier under a confidential contract to get a rate with the carrier that the carrier would not want publicly disclosed by a posted charge or a posted rate, as we are now doing, because then every other bigger carrier is going to demand the same lower rate?

Mr. Lavineway: Certainly.

[Traduction]

parmi beaucoup d'autres à être de cet avis, à croire qu'il doit y avoir un changement. Nous ne pouvons continuer de cette façon.

M. Robichaud: Je crois que beaucoup de gens sont d'avis qu'il faut un changement. Je ne suis pas en désaccord avec vous sur ce point. La question est de savoir quel devrait être la portée et le rythme de ces changements.

M. Lavineway: Les Canadiens ont depuis 1980 l'occasion d'étudier la déréglementation aux États-Unis. Il est vrai qu'il y a eu des avantages et des désavantages, mais je crois qu'après deux ans d'étude au Canada—en effet, il y a essentiellement deux ans que vous avez commencé—je crois que les Canadiens devraient être assez intelligents pour éviter certains des pièges où sont tombés les Américains.

M. Robichaud: D'après le projet de loi, diriez-vous que nous sommes intelligents?

M. Lavineway: Je crois qu'une des meilleures parties du projet de loi concerne les prix de lignes concurrentielles. Aux États-Unis, les expéditeurs captifs ont fait les frais de la réglementation en raison des prix élevés du transport et n'avaient pas l'occasion de s'adresser ailleurs. Les gros producteurs, comme nous, qui expédient par wagons entiers, ne peuvent recourir au camionnage que dans une mesure très limitée, car le camion n'est pas concurrentiel pour les distances de plus de 800 à 1,000 milles.

Je crois que les prix de lignes concurrentiels constituent un pas dans la bonne direction, car cela donne une possibilité à l'expéditeur captif. Nous apprécierons le fait d'avoir cette possibilité, même si nous ne nous en servons pas. Nous ne serions plus dans l'impasse où nous nous trouvons maintenant.

M. Robichaud: Est-ce que les expéditeurs captifs des États-Unis ont cessé leurs activités?

M. Lavineway: Pas encore, mais ils ont certainement soufferts.

M. Robichaud: Merci.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Puisqu'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais en poser deux moi-même.

Monsieur Lavineway, vous êtes un des premiers témoins à traiter dans votre mémoire et dans votre exposé oral la question des contrats confidentiels et de leur effet selon la taille de l'expéditeur. Dans la réalité, les gros expéditeurs jouissent présentement de rabais en raison du volume. Ma question est la suivante: imaginons le cas du petit expéditeur qui cherche un transporteur et du transporteur qui désire obtenir ce contrat. N'y a-t-il pas possibilité que le petit expéditeur, en vertu d'un contrat confidentiel, obtienne un prix que le transporteur ne voudrait pas divulguer publiquement comme prix affiché, comme nous le faisons maintenant, car dans ce cas tous les gros expéditeurs exigeraient le même prix?

M. Lavineway: Certainement.

[Text]

The Chairman: We have had a lot of talk about that. Mr. Benjamin is not here right at the moment, and I understand that, but he has raised this many times and you are the first witness who really clearly sets out one side of the coin. But the other side of the coin has not really been addressed and I would like your comments on that.

Mr. Lavineway: Certainly we have been in that position ourselves, because basically the railways look upon the sodium sulphate industry as a much smaller shipper, of course, than potash in western Canada. We have over periods of time exported our sodium sulphate in unit trains and basically have asked railways, because of moving into new markets overseas that, can we possibly get the same freight rate as they offer potash, even though we are talking 5,500 short tons versus maybe a million tons. They cannot do that for the simple reason that they would then have the potash industry angry at them. So therefore you are quite right, confidential contracts could be done in that respect; we could take advantage of it and possibly increase overseas markets.

• 1350

The Chairman: On page 2 of your brief you say that at the present time your two plants are at a much lower volume. With the potential of increased sales—because we have heard a lot about jobs here, and jobs are a concern of all members—what would the potential job situation be in your plants, assuming confidential contracts and other things so you increase sales? What has your history been?

Mr. Lavineway: Over the years we have tried to maintain a stable labour force, because our plants are basically in remote areas. When the good Lord created sodium sulphate lakes, he did not put them in populated areas.

An hon. member: That is understandable—for the olfactory senses of the people.

Mr. Lavineway: So we have tried to maintain a stable labour force to keep trades people.

We should be able to reach markets and increase our market shares through deregulation in Canada. We are presently in a poor market situation, which reflects transportation a bit but probably reflects more the market conditions at this particular time, when consumption is down. I would certainly feel a lot more comfortable if we had deregulation to work with, though.

The Chairman: What would that do?

Mr. Lavineway: I think we could go out with confidential contracts and we could be much more aggressive in the marketplace.

Mr. Taylor: I have two points. I too like the positive note of your submission. You mention you hope the

[Translation]

Le président: Nous avons beaucoup entendu parler de cela. M. Benjamin n'est pas ici pour l'instant, ce que je peux facilement comprendre, mais il a soulevé cette question à de nombreuses reprises et vous êtes le premier témoin à exposer clairement un côté de la médaille. Mais l'autre côté n'a pas vraiment été étudié, et j'aimerais connaître vos commentaires à cet égard.

M. Lavineway: Nous avons déjà été nous-mêmes dans cette situation, car les chemins de fer considèrent qu'évidemment l'industrie du sulfate de sodium comme un expéditeur beaucoup moins important que la potasse dans l'ouest du Canada. Il nous est arrivé d'exporter notre sulfate de sodium en train complet et nous avons demandé aux chemins de fer, parce que nous nous attaquions à de nouveaux marchés outre-mer, s'ils pouvaient nous accorder les mêmes prix qu'à la potasse, même si dans notre cas il s'agissait de 5,500 tonnes courtes plutôt que d'un million environ. Ils ne peuvent le faire pour la simple raison qu'ils s'attireraient les foudres de l'industrie de la potasse. Vous avez donc tout à fait raison, les contrats confidentiels pourraient servir à cela; nous pourrions en tirer profit et peut-être accroître nos marchés d'outre-mer.

Le président: A la page 2 de votre mémoire vous dites qu'à l'heure actuelle vos deux usines fonctionnent à un volume beaucoup plus bas. Compte tenu du potentiel d'augmentation des ventes—puisque nous avons beaucoup entendu parler d'emplois ici et que les emplois préoccupent tous les membres du Comité—quelle serait potentiellement la situation de l'emploi dans vos usines, dans l'hypothèse de contrats confidentiels et d'autres choses vous permettant d'accroître les ventes? Qu'est-ce qui est arrivé dans le passé?

M. Lavineway: Nous avons toujours tenté de maintenir un effectif stable, parce que nos usines sont essentiellement situées dans des régions éloignées. Quand Dieu a créé les lacs de sulfate de sodium, il ne les a pas placés dans des régions très peuplées.

Une voix: Cela se comprend, il faut ménager l'odorat des gens.

M. Lavineway: Nous avons donc visé la stabilité de l'effectif, pour conserver nos ouvriers spécialisés.

La déréglementation devrait nous permettre d'atteindre des débouchés et d'accroître notre part du marché. Nous sommes présentement dans une situation difficile, ce qui tient un peu aux transports, mais probablement beaucoup plus à la conjoncture, à la baisse de la consommation. Je me sentirais toutefois beaucoup plus à l'aise si la déréglementation était un fait.

Le président: Quel en serait l'effet?

M. Lavineway: Je crois que nous pourrions obtenir des contrats confidentiels et aborder les marchés d'une façon beaucoup plus dynamique.

M. Taylor: J'ai deux points à soulever. Je suis moi aussi très content du caractère positif de votre présentation.

[Texte]

agency would have professional people. I wonder if you are aware of the fact that most, if not all, of the professional people of CTC will be in the agency. As a matter of fact, at the present time the only change has been the chairman. All the rest of them are still intact. So we still have that vast reservoir of professional people in the agency.

Mr. Lavineway: I was not aware of that. Of course, with something new coming along, we wanted to voice our opinion on it.

Mr. Taylor: Yes, I appreciate that.

The Chairman: The commission might like to know that too, Mr. Taylor. It is not quite that clear. The professional competence is going to be there, but there is going to be a change.

Mr. Taylor: The commissioner said he had not decided... he said there would be some who would be left, but he was talking about the lower echelons, I took it to mean.

The Chairman: Well...

Mr. Taylor: I know the chairman very, very well, and I do not think he will dispose of anyone with professional status. He is a pretty wary man, I will tell you.

The Chairman: That is right.

Mr. Taylor: Anyhow, that is my impression from him.

The other thing is, I appreciate your comments on companies with contracts and CLRs. How long could you remain in business now without deregulation, the way things are going at the present time? Can you see the light at the end of the tunnel yet, or are you about ready to fold up?

Mr. Lavineway: No, I do not believe we are quite ready to fold up.

I do not know how to answer that, sir. We have been in business since 1946. We hope we have a few more years left. But it certainly would make life a lot easier if this bill were in place.

Mr. Taylor: You would employ more people?

Mr. Lavineway: I believe so. I believe we can capture more markets, and therefore put more people to work.

Mr. Robichaud: How many more people could you put to work?

Mr. Lavineway: The sulphate industry is not a huge employer. We employed in two plants in the neighbourhood of 160, 170 people, which is pretty good in a remote area. We would like to be able to move back to that number. We are not at that number as of today. I believe there is an announcement coming out today of initial lay-offs in our company.

Mr. Robichaud: Because of world market conditions.

[Traduction]

Vous dites que vous espérez que l'office sera composé de professionnels. Je me demande si vous êtes au courant du fait que la plupart sinon la totalité des professionnels de la CTC feront partie de l'office. En fait, jusqu'à maintenant le seul changement a été le président. Tous les autres sont toujours en fonction. L'office compte donc toujours un vaste réservoir de professionnels.

M. Lavineway: Je n'étais pas au courant. Naturellement, puisqu'il allait y avoir du neuf, nous voulions faire entendre notre opinion.

M. Taylor: Oui, je comprends cela.

Le président: La commission aimerait peut-être apprendre cela elle aussi, monsieur Taylor. Tout n'est pas aussi clair que vous le dites. La compétence professionnelle demeurera, mais il y aura un changement.

M. Taylor: Le commissaire a déclaré qu'il n'avait pas décidé... Il a dit qu'il en resterait, mais il parlait des échelons inférieurs, selon moi.

Le président: Bien...

M. Taylor: Je connais très bien le président, et je ne crois pas qu'il se départisse des services de professionnels. C'est un homme très prudent, je vous l'assure.

Le président: C'est exact.

M. Taylor: En tout cas, c'est là l'impression qu'il me fait.

Mon deuxième point est que j'apprécie ce que vous dites des contrats et des prix de lignes concurrentiels. Combien de temps pourriez-vous rester en affaires sans la déréglementation, compte tenu de la situation actuelle? Entrevoyez-vous déjà une éclaircie, ou êtes-vous au bord de la faillite?

M. Lavineway: Non, je ne crois pas que nous soyons au bord de la faillite.

Je ne sais trop comment répondre à cette question, monsieur. Nous sommes en affaires depuis 1946. Nous espérons bien qu'il nous reste encore quelques années. Mais la vie serait certes plus facile si ce projet de loi était adopté.

M. Taylor: Vous emploieriez un plus grand nombre de gens?

M. Lavineway: Je le crois. Je crois que nous pouvons nous emparer de nouveaux débouchés, et donc faire travailler plus de gens.

M. Robichaud: Combien d'autres personnes pourriez-vous faire travailler?

M. Lavineway: L'industrie du sulfate n'emploie pas un grand nombre de personnes. Les deux usines employaient environ 160 ou 170 personnes, ce qui est un chiffre assez intéressant dans une région éloignée. Nous aimerions pouvoir revenir à ce chiffre, mais nous n'y sommes pas aujourd'hui. Je crois qu'on annoncera aujourd'hui les premières mises à pied dans notre société.

M. Robichaud: A cause de la conjoncture.

[Text]

Mr. Lavineway: Because of market conditions, yes.

Mr. Robichaud: But you have not said how many jobs. I am just looking for a number.

Mr. Taylor: It depends on how many markets.

• 1355

Mr. Lavineway: It is very hard to say how many production people we would need with one plant if we are running it at 90,000 tonnes versus 200,000 tonnes. You are getting into production lines type of thing.

Mr. Robichaud: But potentially.

Mr. Lavineway: You can only run a plant for so long and then you have to shut down and do repairs, this type of thing, which takes more people. I really cannot put a figure on that.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. I want to thank you, Mr. Lavineway, and your associate, Mr. Newstead, for your brief which was very succinct and pinpointed some very critical areas.

We call the next witness, Cominco Fertilizers. Appearing on its behalf at the table are Mr. Uggerslev and Mr. Burnett. Gentlemen, your brief is very short and succinct. You may want to orally supplement it, or read it. The floor is yours.

Mr. S.B. Uggerslev (Distribution and Supply Manager, Cominco Fertilizers): Thank you very much, Mr. Chairman, members of the Transport committee. My responsibilities include direct accountability for the transportation, distribution, warehousing, and product supply of our company. In addition to that, I also chair our company-wide, in-house dangerous goods committee.

My associate, Mr. Burnett, is the Supervisor of Market Supply and Rates, and is directly accountable for transportation costs.

Our brief is representative of the Fertilizer Division of Cominco Ltd.

Cominco Fertilizers, a division of Cominco Ltd., is one of the largest fertilizer manufacturing companies in Canada, with 1985 sales exceeding \$340 million. Total Canadian industry sales amounted to some \$2 billion during that same time frame. Cominco is the only Canadian manufacturer of all four basic nutrients—nitrogen, phosphorus, potassium, and sulphur, the four nutrients soils require in order to grow good crops—with an annual production capacity in excess of three million tonnes. In addition, we import a half million tonnes of phosphate rock from western U.S. mines each year.

Cominco Fertilizers sells its fertilizers in western Canada through 180 independent dealer outlets, in eastern Canada through a sales agent, in the United States through an extensive sales network, and offshore, primarily potash,

[Translation]

M. Lavineway: A cause de la conjoncture, oui.

M. Robichaud: Mais vous n'avez pas dit combien d'emplois. J'aimerais bien avoir un chiffre.

M. Taylor: Cela dépend du nombre de débouchés.

M. Lavineway: Il est très difficile de dire combien de personnes il nous faudrait pour la production dans une seule usine si elle produisait 90,000 tonnes au lieu de 200,000 tonnes. Il faut tenir compte des lignes de production.

M. Robichaud: Mais potentiellement.

M. Lavineway: Une usine ne peut fonctionner qu'un certain temps, après quoi elle doit être fermée pour des réparations et des choses du genre, ce qui exige un plus grand nombre de personnes. Je ne saurais donner un chiffre.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Je désire vous remercier, monsieur Lavineway, ainsi que votre collègue M. Newstead, de nous avoir présenté un mémoire très concis et qui souligne certaines questions très critiques.

Nous appelons le prochain témoin, *Cominco Fertilizers*, représentée par M. Uggerslev et M. Burnett. Messieurs, votre mémoire est très bref et concis. Vous pouvez le compléter oralement, ou le lire. Vous avez la parole.

M. S.B. Uggerslev (directeur de la distribution et des approvisionnements, Cominco Fertilizers): Merci beaucoup, monsieur le président, membres du Comité des transports. Je suis directement chargé du transport, de la distribution, de l'entreposage et de l'approvisionnement du produit pour notre société. En outre, je suis également président de notre comité interne des marchandises dangereuses.

Mon collègue, M. Burnett, est directeur de l'approvisionnement du marché et des tarifs et les coûts du transport relèvent directement de lui.

Notre brief représente la division des engrais de *Cominco Limited*.

Cominco Fertilizers, division de *Cominco Limited*, est l'un des plus importants producteurs d'engrais du Canada; notre chiffre d'affaires pour 1985 dépasse 340 millions de dollars, en comparaison du chiffre d'affaires total de l'industrie qui s'élevait à environ deux milliards de dollars. Cominco est le seul fabricant canadien des quatre éléments de base dont le sol a besoin pour donner de bonnes récoltes, l'azote, le phosphore la potasse et le soufre. Notre capacité annuelle de production dépasse trois millions de tonnes. En outre, nous importons chaque année un demi-million de tonnes de minerais de phosphate des mines de l'ouest des États-Unis.

Cominco Fertilizers vend ses engrais dans l'ouest du Canada par l'entremise de 180 points de vente indépendants au détail, dans l'est du Canada par l'entremise d'un agent, aux États-Unis par le moyen d'un

[Texte]

through Canpotex. Our market breakdown from our Canadian productive sources is 40% destined to Canada, 48% to the United States, and 12% offshore.

• 1400

Transportation, because of the long distances to market, represents a large portion, as much as 50% of delivered cost of product. The fertilizer market is extremely competitive; therefore to successfully compete, the manufacturer is under pressure to deliver goods to various markets at the lowest cost.

Cominco Fertilizers has participated in the consultative process in the development of *Freedom to Move* and then Bill C-18 and Bill C-19. We favour the proposed legislation and commend the government for the role it permitted shippers in Canada to take in developing it.

Our business lends itself to large volume movements by rail, truck, and rail-water. Although truck tonnage has grown significantly over the past few years, it still represents only 25% of our tonnage today versus 75% shipped by rail. Of the rail tonnage, nearly one half million tonnes was further transported via the Great Lakes or via the waterway system in the United States to the end market.

The major thrust of our comments must be directed toward rail transportation as evidenced from the above modal split of our business. This is emphasized by the fact our major truck market areas are deregulated, or have some ease of entry provisions currently in effect. Rails tend to be the long haul, high volume mode of transport, and are the principal recipients of our \$100 million plus annual freight bill.

The National Transportation Act of 1967 was a good piece of legislation when enacted. However, the changing environment has evidenced the need to make it more responsive to today's business climate. *Freedom to Move* seeks to make necessary changes. Some of these changes include provisions for dispute-resolving mechanisms such as competitive line rates, terminal running rights, extended interswitching limit, confidential contracts, and final-offer arbitration. All of these mechanisms we are convinced will aid both small and large shippers in Canada.

We at Cominco Fertilizers can foresee the application of competitive line rates from our Trail/ Warfield B.C. complex to the interchange for the Burlington Northern Railroad at Nelson, B.C., an interchange that, by the way, today is close to us, for delivery to points in the United States.

[Traduction]

réseau étendu de vente; à l'étranger, nous vendons surtout de la potasse par l'entremise de Canpotex. Le marché de nos produits de source canadienne se répartit comme suit: 40 p. 100 pour le Canada, 48 p. 100 pour les États-Unis et 12 p. 100 outre-mer.

A cause de l'éloignement des marchés, le transport représente une proportion considérable du coût du produit à la livraison, proportion qui peut atteindre 50 p. 100. Le marché des engrais est extrêmement concurrentiel; pour réussir, le fabricant doit livrer la marchandise aux divers marchés au plus bas coût possible.

Cominco Fertilizers a participé au processus de consultations pour l'élaboration *Aller sans entraves* et ensuite des projets de Loi C-18 et C-19. Nous sommes en faveur des projets de loi et nous félicitons le gouvernement d'avoir permis aux expéditeurs canadiens de prendre part à leur élaboration.

Notre commerce se prête aux transports de volumes considérables par rail, par camion et par rail et eau. Bien que le volume des expéditions par camion ait connu une croissance importante au cours des quelques dernières années, il ne représente toujours que 25 p. 100 de notre volume, alors que 75 p. 100 sont expédiés par rail. Près d'un demi million de tonnes expédiées par rail ont ensuite été transportées par les Grands lacs ou par le réseau de canaux des États-Unis jusqu'au marché final.

En raison de ce partage entre les divers modes de transports, nous traiterons nécessairement surtout du transport ferroviaire, d'autant plus que les principales régions où nous expédions par camion sont dérèglementées ou alors que des dispositions portant sur la facilité d'entrée sont présentement en vigueur. Le chemin de fer est surtout le mode de transport à longue distance et à haut volume, et reçoit la majorité de notre facture annuelle de transport qui s'élève à cent millions de dollars ou plus.

Au moment de son adoption, le Loi nationale sur les transports de 1967 était une bonne loi. Toutefois, l'évolution de l'environnement a rendu nécessaire l'adaptation au climat commercial qui prévaut aujourd'hui. *Aller sans entraves* vise à apporter les changements nécessaires, et notamment des mécanismes de solution de conflit comme les prix de lignes concurrentiels, notamment des mécanismes de solution de conflit comme les prix de lignes concurrentiels, les droits de circulation, l'extension des zones de changement de voies, les contrats confidentiels et l'arbitrage. Nous sommes convaincus que ce mécanismes aideront à la fois les petits et les gros expéditeurs du Canada.

Cominco Fertilizers peut prévoir l'application de prix de lignes concurrentiels depuis notre complexe de Trail/Warfield Colombie-Britannique, jusqu'au point de correspondance du *Burlington Northern Railroad* à Nelson, Colombie-Britannique. En passant ce point de correspondance est près de nous en vue de la livraison aux États-Unis.

[Text]

Terminal running rights would have application for an nitrogen plant at Carseland, Alberta, and our Saskatchewan potash mine near Saskatoon. Both of these operations are served by one railway but fall within the proposed limit for terminal running rates. We have gained favourable experience with confidential contracts under Staggers in the United States and support the use of them in Canada. Introduction of these mechanisms and the removal of the railway's ability to price collectively we are convinced will provide a more equitable negotiating environment for shippers now captive to one railway.

Cominco Fertilizers is a producer and marketer of dangerous goods. We are highly cognizant of the need to utilize safe production and handling procedures. We are equally aware of the need to transport dangerous goods safely and support the inclusion of the statement on safety contained in clause 3, the National Transportation Policy of Bill C-18.

For Cominco Fertilizers to be successful in the marketing of our products we require ready access to our feedstocks, natural gas, phosphate rock, and sulphur, they being the principal ones. Of course, our ultimate end user is the farmer. Because fertilizer is a global commodity we must have an efficient, healthy transportation system. In order to successfully compete we require the lowest delivered cost achievable for our products. We have reduced our feedstock costs, implemented production efficiencies, and continue in our efforts to improve our transportation costs.

To achieve these improvements we believe the carriers, notably rail, must be permitted the freedom to optimize their business. Legislation must permit railways to operate in an environment that allows them to take full advantage of efficiencies derived through technological change and also have the ability to responsibly manage and rationalize their infrastructure. We firmly believe a safe, low-cost transportation system is imperative to both Canada's and our company's growth, in order that we may continue to compete and indeed grow in our marketplace. It is our firm conviction the proposed legislation will help us to do this.

• 1405

In conclusion, we are convinced Bills C-18 and C-19 will foster a healthy environment for Canadian shippers, both small and large, to develop their markets in an ever more competitive global market in which transportation plays such a significant role. Companies providing transportation services will be more competitive, which in turn will place manufacturers in a more competitive position.

[Translation]

Les droits de circulation pourraient s'appliquer à une usine d'azote à Carseland, Alberta, et à notre mine de potasse en Saskatchewan, près de Saskatoon. Ces deux installations sont desservies par un seul chemin de fer, mais se situent à l'intérieur de la limite proposée des droits de circulation. Notre expérience des contrats confidentiels sous l'empire de la loi Staggers aux États-Unis a été favorable et nous sommes en faveur de tels contrats au Canada. Nous sommes convaincus que la mise en place de ces mécanismes et l'élimination de la capacité des chemins de fer d'établir des prix collectifs assureront un milieu de négociation plus équitable pour les expéditeurs présentement captifs d'un seul chemin de fer.

Cominco Fertilizers produit et commercialise des matières dangereuses. Nous sommes tout à fait conscients qu'il faut utiliser des méthodes sécuritaires de production et de manutention. Nous sommes également conscients du fait que les marchandises dangereuses doivent être transportées en toute sécurité et nous appuyons la déclaration sur la sécurité qui figure à l'article 3 du projet de Loi C-18, la politique nationale des Transports.

Pour réussir à vendre ses produits, *Cominco Fertilizers* doit avoir facilement accès à ses matières premières, soit surtout le gaz naturel, le minerai de phosphate et le soufre. Il va s'en dire que c'est l'agriculteur qui est l'utilisateur ultime de nos produits. Parce que l'engrais est une denrée globale, il nous faut un système de transport efficace et sein. Pour soutenir la concurrence, il faut maintenir au plus bas niveau possible le coût de nos produits à la livraison. Nous avons réduit les coûts de nos matières premières, nous avons amélioré l'efficacité de la production et nous continuons à travailler à réduire nos coûts de transport.

Pour réaliser ces améliorations, nous croyons qu'il faut permettre aux transporteurs, surtout aux chemins de fer, toute liberté d'optimiser leur commerce. La loi doit permettre aux chemins de fer de fonctionner dans un environnement qui leur permet de tirer tout le parti possible de l'efficacité qu'entraîne l'évolution technologique et aussi leur permettre de gérer leur infrastructure de façon responsable et de la rationaliser. Nous croyons fermement, qu'un réseau de transport sécuritaire, bon marché, est essentiel pour la croissance tant du Canada que notre société, si nous voulons continuer à soutenir la concurrence et à croître dans notre marché. Nous sommes fermement convaincus que le projet de loi nous aidera à réaliser cet objectif.

En conclusion, nous sommes convaincus que les projets de loi C-18 et C-19 créeront un climat favorable pour les expéditeurs canadiens, aussi bien les petits que les grands, leur permettant de consolider leur position dans un marché international de plus en plus compétitif où les transports jouent un rôle crucial. Les entreprises de service des transports se feront plus concurrentielles et, par voie de conséquence, la compétitivité des fabricants eux-mêmes s'en trouvera renforcée.

[Texte]

The Chairman: Mr. Uggerslev, thank you very much for a brief that is short and succinct and also gives the committee some insight into some practical applications, potentially, of the bill. Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for appearing today. When you make reference to your support of confidential contracts, is there a need to differentiate between transborder continental contracts and all-Canadian confidential contracts? Is one more of a priority than the other with this proposed legislation, in allowing you to compete?

Mr. Uggerslev: Mr. Angus, we feel they are certainly both important. Whether they are equally important is difficult to evaluate. But we have had sufficient experience in the last six years, since the passage of Staggers in the U.S., with contracts, and certainly through tailor-made packages we can achieve benefits for our company that will allow us to be more competitive in the marketplace and, we also believe, that will fully benefit the railways that are partaking in those contracts.

Mr. Angus: The second area I wanted to raise with you: I realize almost half your production goes into the States now for use in the United States, but about that 40% utilized in Canada—and you may have heard some of the other witnesses earlier today about a for-export-only kind of provision—do you think there is a need... or conversely, would there be any disadvantage to your company if we were to amend this bill to require that goods crossing the Canada-U.S. border be for export only, as opposed to a routing mechanism to bring them back up into eastern or western Canada?

Mr. Uggerslev: In looking at our particular situation, Mr. Angus, we are located in western Canada with our productive sources. Our Canadian market is 90%-plus in western Canada, the remaining market being potash in eastern Canada, which today moves either via the Great Lakes down to Thunder Bay and then via vessel to Great Lakes ports or via direct trainload movements through Canada. So really there is no application in our business I could see that would impact in one way or the other.

Mr. Angus: So you do not feel the American railroads, under the various options available to them, would be in a better position in the price they would charge you to take your product, destined for eastern Canada, into the States and rail it perhaps to Duluth?

Mr. Uggerslev: It certainly is there as a possibility. It is not an avenue we have actively explored to this time.

[Traduction]

Le président: Monsieur Uggerslev, merci beaucoup pour cet exposé que vous avez su rendre succinct mais qui fait entrevoir au Comité certaines applications pratiques possibles du projet de loi. Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie, messieurs, d'avoir bien voulu vous présenter aujourd'hui. Lorsque vous vous montrez en faveur des contrats confidentiels, convient-il de distinguer entre les contrats confidentiels transfrontaliers et les contrats confidentiels pancanadiens? Considérez-vous que l'un ou l'autre de ces deux types de contrats devrait avoir la priorité dans les textes législatifs proposés pour favoriser votre aptitude à la concurrence?

M. Uggerslev: Monsieur Angus, les deux nous semblent revêtir une importance capitale. Il est difficile de dire, toutefois, s'il en est un qui l'emporte sur l'autre. Mais nous avons accumulé au cours des six dernières années, depuis l'adoption du Staggers Act aux États-Unis, une expérience suffisante des contrats, ainsi que des ententes particulières, pouvant connaître les avantages du point de vue de la compétitivité de notre entreprise et pour nous permettre de croire, également, que les sociétés ferroviaires qui sont parties à ces contrats en profitent pleinement.

M. Angus: Voici une deuxième problématique que je voudrais aborder avec vous: Je constate que la moitié de votre production traverse la frontière pour être consommée aux États-Unis, mais qu'une proportion d'environ 40 p. 100 est utilisée au Canada. Vous avez peut-être entendu d'autres témoins un peu plus tôt aujourd'hui revendiquer des dispositions d'exportation uniquement. Croyez-vous qu'il serait avantageux ou, au contraire, qu'il serait désavantageux pour votre entreprise, si nous devions amender le projet de loi pour exiger que les marchandises traversant la frontière canado-américaine soit obligatoirement consommées aux États-Unis pour éviter qu'on ait recours à ce subterfuge uniquement pour le transport des marchandises destinées en fin de compte au marché de l'est ou de l'ouest du Canada?

M. Uggerslev: Prenons notre exemple particulier, monsieur Angus. Notre entreprise se trouve dans l'ouest du Canada, tout comme nos ressources de production. Plus de 90 p. 100 de notre marché intérieur se trouve dans l'ouest du Canada, tandis que la partie restante est représentée par la potasse de l'est du Canada, qui est aujourd'hui transportée soit par les Grands lacs jusqu'à Thunder Bay pour ensuite être acheminée vers les ports des Grands lacs, soit encore directement à travers le Canada par le réseau ferroviaire. Je ne vois donc pas comment ces dispositions pourraient exercer une influence sur nos activités dans un sens ou dans l'autre.

M. Angus: Vous ne pensez donc pas que les compagnies américaines de chemins de fer, grâce aux diverses options qui s'offrent à elles, soient mieux placées pour acheminer votre produit à bon prix vers l'est du Canada, en passant par les États-Unis et même en le transportant par train jusqu'à Duluth?

M. Uggerslev: Ce serait sans doute une possibilité, mais jusque là nous ne l'avons pas envisagé sérieusement.

[Text]

Mr. Angus: Would you have any philosophical opposition to a for-export-only provision?

Mr. Uggerslev: In looking at it, our company perspective is that we tend to want to evaluate these on a commercial basis. If the commercial basis would permit a cheaper routing to eastern Canada, for example, via a U.S. connection, then I think that opportunity should be there for industry to take advantage of. Again, I think it would help to improve certainly industry's competitive position. We are confronted with, or in competition with, imported materials, and if a cheaper transportation mode using a U.S. routing would allow us to be more competitive or to expand our marketplace, I think we should have the opportunity to use it. That of course has the further opportunity of job growth in our industry, if you are addressing, for example, potash.

Mr. Angus: But at the same time it would potentially lead to job reduction on the transportation side of the equation, and may, as part of a cyclical thing, force more and more produce to go via the United States.

• 1410

Mr. Uggerslev: Again I am not in a position. . . I am not an expert in railway costing and operating costs. I guess the most recent thing I have seen was a study commissioned by Transport Canada, I believe, and undertaken by Peat, Marwick. I believe the study concludes that Canadian rail operating costs in general are at least favourable to U.S. class 1 railways.

Mr. Angus: Except for the Burlington Northern. Thank you, Mr. Chairman, gentlemen.

Mr. Robichaud: In conclusion, on page 4 you say you are convinced that Bill C-18 and Bill C-19 will foster a healthy environment for shippers. Do you think this environment will be just as healthy for the carriers?

Mr. Uggerslev: I believe there is opportunity for the carriers in there to operate in a healthy environment, yes. And those carriers would be both truck and rail.

Mr. Robichaud: You have no concern that the provisions in this bill might undermine the viability of the railroads with which you do a lot of business. Have you taken a close look at how this is going to affect the railways?

Mr. Uggerslev: We have from our own perspective, and I made reference in the brief to a possible application of a CLR coming out of our Trail-Warfield complex in British Columbia. We feel, in fact, there is an upside opportunity for the railways to recoup some business. We are into a trucking movement currently, trucking out of Trail across the border to the Burlington Northern, at some cost but still at some saving, too, as the obvious reason for doing it. We feel with a CLR, the opportunity of the railway getting back into that business in Canada is very real. There is an

[Translation]

M. Angus: Auriez-vous des objections de principe à l'égard de disposition d'exportation uniquement?

M. Uggerslev: Tout compte fait, c'est dans une optique commerciale que notre entreprise évaluerait la question. S'il en coûte moins cher de passer par les États-Unis pour expédier notre marchandise dans l'est du Canada, par exemple, alors je ne vois pas pourquoi notre industrie devrait être privée de cette possibilité. En effet, il ne faut rien négliger pour améliorer notre compétitivité. Devant la concurrence des produits importés il nous faut faire flèche de tout bois et si l'itinéraire américain permet de réaliser des économies, il ne faudrait pas que cette porte nous soit fermée. N'oublions pas que notre industrie doit demeurer concurrentielle pour créer des emplois, dans le domaine de la potasse, par exemple.

M. Angus: En revanche, on pourrait assister à une perte d'emploi dans la colonne des transports et, par une sorte d'effet d'entraînement, se voir obligé d'acheminer de plus en plus de produits par les États-Unis.

M. Uggerslev: Mais ce n'est pas à moi de juger. . . Je ne suis nullement un spécialiste des prix de revient et des frais d'exploitation des sociétés ferroviaires. Le rapport le plus récent que j'ai lu à ce sujet avait été commandé par Transport Canada, je pense, à la maison Peat et Marwick. La conclusion en était que les frais d'exploitation des chemins de fer canadiens étaient plus lourds de façon générale que ceux des chemins de fer américains de catégorie 1.

M. Angus: Si l'on fait extraction de *Burlington Northern*. Merci, monsieur le président, messieurs.

M. Robichaud: Dans la conclusion de votre mémoire, à la page 4, vous affirmez que vous êtes convaincu que les projets de loi C-18 et C-19 créeront un climat favorable aux expéditeurs. Croyez-vous que ce climat risque d'être aussi sain pour les transporteurs?

M. Uggerslev: A mon avis, les transporteurs n'ont rien à perdre à exploiter leurs entreprises dans ce climat sain, que ce soit des camionneurs ou des chemins de fer.

M. Robichaud: Ne craignez-vous pas que les dispositions de ce projet de loi ne compromettent l'avenir des chemins de fer à qui vous apportez un volume d'affaires intéressant. Avez-vous vraiment réfléchi aux incidences possibles sur les chemins de fer?

M. Uggerslev: Dans notre optique particulière, oui. J'ai évoqué dans le mémoire la possibilité de prix de lignes concurrentiels à partir du complexe *Trail-Warfield* de Colombie-Britannique. A vrai dire, nous croyons qu'il y aura des perspectives réelles de rattrapage pour les chemins de fer. Nous faisons affaire actuellement avec des entreprises de camionnage à partir de Trail jusqu'au chemin de fer *Burlington Northern*, de l'autre côté de la frontière, car malgré tout, et de toute évidence, nous pouvons réaliser ainsi certaines économies. A notre avis,

[*Texte*]

existing movement there where this would have application.

Mr. Robichaud: *Merci monsieur le président.*

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman. First of all, Mr. Chairman, I wonder if you would permit me to offer a special welcome to these gentlemen. They come from the Carseland Plant in my constituency. I was at the opening of your plant and I have been there several times since. I am always impressed at the efficiency that I see around the Carseland Plant. So I want to welcome you, too.

By the way, how many employees do you have at Carseland at the present time?

Mr. Uggerslev: We have about 140 employees at Carseland at present.

Mr. Taylor: Has that been reduced during the last year?

Mr. Uggerslev: Very slightly. It is a very slight decrease in the number of people we have there. We have effected some production efficiencies that have permitted that to take place. We are in an expansion mode at that operation, increasing production. It will not have a large impact in that particular operation on jobs. The impact on jobs, if you will, comes from a new plant we are opening at Joffre, Alberta, hopefully a little later this month.

Mr. Taylor: I am glad to hear that. Have you noticed any reduction in the use of fertilizer by the farmers of Alberta?

Mr. Uggerslev: As a company, I would have to be honest and say no; as an industry, yes. We have experienced some little growth in the market.

Mr. Taylor: Yes. The thing that worries me is that we are going through hard times in agriculture. Some producers have said to me they might have to not fertilize this year. I look upon our productive soil as a sacred trust. We have to keep it productive or we can make the land barren. Fertilizer is one of the ways of looking after our soil. So I think you are in a very, very important business.

You outlined in your brief that the provisions in Bill C-18 will permit you to grow. So that really means there will be more employees and possibly cheaper fertilizer for the farmers. Is that right?

Mr. Uggerslev: Our thrust certainly is one of being growth oriented. We are an ailing industry, if you will, in that our prices certainly have deteriorated over the last several years and the prospects in the longer term do not

[*Traduction*]

grâce au PLC, les perspectives de regain d'activité des chemins de fer au Canada sont bien réelles à cet égard. Le volume de transport le justifierait.

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.*

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur le président, me permettez-vous de prendre quelques instants pour accorder un accueil particulier à ces messieurs. Ils viennent d'un établissement de Carseland dans ma circonscription. J'ai assisté à l'inauguration de l'établissement et j'y suis allé plusieurs fois depuis. J'ai toujours été très impressionné par l'efficacité que j'y ai constatée. Je vous souhaite donc la bienvenue.

En passant, combien d'employés avez-vous actuellement à Carseland?

M. Uggerslev: Nous avons environ 140 employés à Carseland en ce moment.

M. Taylor: N'est-ce pas là un chiffre moins élevé que celui de l'année dernière?

M. Uggerslev: Un tout petit peu moins. Le nombre d'employés a très légèrement régressé en raison d'une rationalisation de la production. Nous cherchons actuellement à accroître la production dans cette usine. Mais le nombre d'emplois demeurera sensiblement le même. On peut compter malgré tout sur de nouveaux emplois, grâce à une nouvelle usine que nous ouvrons à Joffre, en Alberta, un peu plus tard ce mois-ci, espérons-nous.

M. Taylor: Je suis heureux de l'entendre. Avez-vous remarqué une baisse dans l'utilisation des engrais par les agriculteurs de l'Alberta?

M. Uggerslev: En tant qu'entreprise, je dois répondre en toute honnêteté par la négative. Mais il n'en va pas de même pour l'industrie. Le marché est en proie à une certaine stagnation.

M. Taylor: Oui. Ce qui m'inquiète, c'est que l'agriculture semble connaître une mauvaise passe. Certains producteurs m'ont affirmé qu'ils seraient peut-être contraints cette année à ne pas utiliser d'engrais. Pour moi, la productivité du sol est chose sacrée. Il nous faut le garder productif, sans quoi nous nous exposons à la stérilité. Les engrais sont une façon de prendre soin du sol. C'est pourquoi votre secteur d'activité est à mon avis extrêmement important.

Vous avez mentionné dans votre mémoire que les dispositions du projet de loi C-18 assureront votre croissance. On peut donc escompter une progression des emplois et peut-être même des engrais à meilleur marché pour les agriculteurs. Est-ce juste?

M. Uggerslev: Nous sommes nettement orientés vers la croissance. Notre industrie traverse une période difficile car les prix se sont détériorés au cours des dernières années et les perspectives à long terme semblent

[Text]

appear to be that favourable. I note from a previous submission that we did participate through the Canadian Fertilizer Institute. I believe Mr. Brown, the Managing Director of the Institute, if I may quote him, indicated to the committee when he appeared before it, that the fertilizer prices today, on a basis of a 1981 index of 100, are at 90.

• 1415

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Reid.

Mr. Reid: I also want to welcome the witness to the table. I joyously hear there are some job potentials in western Canada, by reason of your submission and that of the previous witness.

Having said that, I want to cover two points with you. You come within the definition of a captive shipper, as it is so defined in the bill. And that definition allows you to take advantage of the many competitive access provisions as provided in the bill. I note, though, that you ship about 25% of your product now by truck. What if you had shipped 40% or even 50% of your product by truck? Do you feel you should be able to take advantage of the captive shipper provision?

Mr. Uggerslev: Yes, we do believe. Indeed, we would take advantage of those.

Mr. Reid: Have you looked at the forecast of that use of the different modes of transport; and do you feel there is any risk in leaving the definition as it is, because there might be competitive transportation modes, but not for your product? And should there be any definition qualification with respect to the kind of shipment or the material being used by you—the commodity being shipped?

Mr. Uggerslev: Our assessment of the situation with the current wording in the proposed legislation is we would have access, through the various mechanisms I mentioned, to take advantage of involving the railways in more of our business. We feel that is certainly an opportunity. We have grown to the 25% figure, and we have come there really very quickly over the last few years. And without direct involvement or ability to better negotiate with the railways, that growth in trucking, we see, will continue with the avenues now being opened up in the proposed legislation. We feel the railways will have an opportunity to get back into that, and confidential contracting is certainly one of those specific features.

Mr. Reid: The next question might properly have been directed to the previous witness, but I was watching the Chair.

May I ask you if you have had, and you may not have had, any experience with final-offer arbitration? But should you have the advantage of final-offer arbitration, and link that with the public interest investigation aspect—concern

[Translation]

douteuses. J'ai appris à l'occasion d'un exposé précédent que l'industrie avait participé à des travaux en collaboration avec l'Institut canadien des engrais. Je crois que M. Brown, Directeur général de l'Institut, a signalé au Comité, si vous me permettez de le citer, que le prix des engrais aujourd'hui par rapport au prix de référence de 1981 a perdu 10 points.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Reid.

M. Reid: Je voudrais à mon tour souhaiter la bienvenue au témoin ici présent. Je suis très heureux d'apprendre que les perspectives de création d'emplois dans l'ouest du Canada sont bonnes, comme vous l'avez dit dans votre exposé et comme l'a affirmé le témoin précédent.

Ceci dit, j'aimerais examiner deux points avec vous. Votre entreprise entre dans la définition d'expéditeur captif, au sens du projet de loi. À ce titre, la définition vous permet de vous prévaloir des nombreuses dispositions du projet de loi visant l'accès aux autres transports. Je remarque, toutefois, que vous expédiez actuellement par camion environ 25 p. 100 de votre produit. Or, si ce pourcentage passait à 40 ou même à 50 p. 100, pensez-vous que vous seriez en mesure de tirer partie des dispositions relatives à l'expéditeur captif?

M. Uggerslev: Oui, nous pourrions effectivement en tirer parti.

M. Reid: Avez-vous examiné les prévisions d'utilisation des divers modes de transport et croyez-vous que nous risquons, en laissant la définition telle qu'elle, de nous retrouver avec des modes de transport concurrentiels, mais non applicables à votre produit? Convierait-il donc de retoucher la définition pour tenir compte du type d'expédition ou de produit que vous utilisez?

M. Uggerslev: D'après notre évaluation de la situation qui découlerait de la situation actuelle du projet de loi, nous aurions la possibilité, en raison des divers mécanismes que j'ai mentionnés, de faire davantage appel aux chemins de fer. À notre avis, l'avantage n'est pas négligeable. Nous avons atteint ce chiffre de 25 p. 100 très rapidement au cours des dernières années. Or, sans la possibilité de mieux négocier avec les chemins de fer, le transport routier ne fera que gagner du terrain, surtout si l'on tient compte des nouvelles perspectives qu'offre le projet de loi. À notre avis, les chemins de fer auront l'occasion de se rattraper, grâce notamment aux contrats confidentiels.

M. Reid: Ma prochaine question aurait convenu à merveille au témoin précédent, mais je n'étais à ce moment-là que simple observateur à titre de président.

Pourrais-je vous demander si vous avez acquis une certaine expérience de la procédure d'arbitrage, et, dans l'affirmative, quel rapport vous établissez avec les enquêtes d'intérêt public. Pensez en particulier aux contrats

[Texte]

yourself with confidential contracts—should you have one or the other, or continue to have the benefit of both?

Mr. Uggerslev: When you say both, if I understand the question, Mr. Reid, you mean the confidential contracts as well as final-offer arbitration. I believe they should both be there. I do believe final offer arbitration is beneficial to a small shipper, certainly in bringing the carrier to the table and negotiating meaningfully. And it is also, I think, very beneficial to the large shipper who has that avenue open to him. I believe it is one more mechanism whereby the shipping community in Canada can achieve that competitive position he needs in the end marketplace.

Mr. Reid: I am assuming you are an experienced shipper and you know whereof you speak, so I will just put this one to you gently. The previous witness indicated a concern for the confidentiality of the rates being discussed, negotiated, referred to in those negotiations. If it became subject to a public interest investigation, how can those rates be kept secret?

Mr. Uggerslev: That is a very difficult question, Mr. Reid, to answer, and I am glad you put it to me gently. The public interest certainly must be considered. It cannot be overlooked. And I think someone, some mechanism, to resolve that will be necessary. I am afraid I do not have the ultimate answer for you on that question.

Mr. Reid: I commend you for your comment on public interest as top priority.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

Mr. Uggerslev, I want to thank you and your associate very much for coming and for your brief, and for giving us the benefit of your practical experience in the world of transportation. You have given us food for thought and we will certainly digest it.

• 1420

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, before the gentlemen leave, I would like to discuss something on page 3 of the brief. You mention the advantage of competitive line rates as regards Trail-Warfield, B.C. to the interchange with the Burlington Northern Railroad. Could you take two seconds, with the will of the Chair, to explain your situation now and how you will be helped with CLRs?

Mr. Uggerslev: In response to what was really an inability to compete in the U.S. market, routing all rail, which was the way we were doing it because of deteriorating circumstances in the marketplace, we cast about for a cheaper method, and we were unable to negotiate direct rail rates that would allow us to stay in certain market areas in the United States. We developed an alternative method of trucking fertilizer to a

[Traduction]

confidentiels, et dites-nous s'il faudrait privilégier l'un ou l'autre, ou conserver l'avantage des deux?

M. Uggerslev: Si je comprends bien votre question, monsieur Reid, quand vous dites les deux, vous pensez aux contrats confidentiels et à la procédure d'arbitrage? Je crois effectivement qu'on devrait conserver les deux. Pour moi, la procédure d'arbitrage est un atout pour le petit expéditeur, qui peut ainsi rencontrer le transporteur à la table de négociations et faire valoir son point de vue. Mais c'est aussi un avantage non négligeable, je pense, pour le gros expéditeur, qui dispose ainsi d'un recours supplémentaire. Il n'est pas mauvais que le milieu des expéditeurs au Canada dispose d'un instrument de plus pour se tailler une place sur le marché concurrentiel d'aujourd'hui.

M. Reid: Je tiens pour acquis que vous êtes un expéditeur d'expérience qui sait de quoi il parle, et c'est pourquoi je vais m'aventurer à vous poser une autre question, mais avec ménagement. Le dernier témoin s'est inquiété du caractère confidentiel des tarifs discutés et négociés, mais si ces tarifs font l'objet d'une enquête d'intérêt public, comment peuvent-ils être tenus secret?

M. Uggerslev: C'est une question très difficile, monsieur Reid, et je suis content que vous me l'ayez posée avec ménagement. De toute évidence, il faut tenir compte de l'intérêt public. Cet aspect ne saurait être négligé. Il importera donc de nommer quelqu'un ou de mettre en place un instrument à cet effet. Malheureusement, je n'ai pas de réponse catégorique à donner à votre question.

M. Reid: Je vous sais gré, toutefois, de considérer l'intérêt public comme prioritaire.

Le président: Merci, monsieur Reid.

Monsieur Uggerslev, je vous remercie, vous et votre associé pour votre présence et votre mémoire. Nous avons pu ainsi profiter de votre expérience du monde des transports. Il ne nous reste plus qu'à digérer cette substance nourricière.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, avant que ces messieurs ne partent, j'aimerais aborder un point du mémoire qui se trouve à la page 3. Vous avez mentionné les avantages des prix de lignes concurrentiels entre Trail-Warfield, en Colombie-Britannique, et le raccordement au chemin de fer Burlington Northern. Pourriez-vous prendre quelques secondes, si le président le permet, pour expliquer votre situation actuelle et en quoi les PLC pourraient vous aider?

M. Uggerslev: Pour réagir contre notre inaptitude à nous montrer concurrentiels sur le marché américain, à l'époque où nous avions recours uniquement aux services de transport ferroviaire et que la conjoncture ne faisait que se détériorer, nous nous sommes mis à la recherche de méthodes plus économiques, sans pouvoir conclure d'accords tarifaires d'expéditions directes par chemins de fer susceptibles de nous permettre de demeurer

[Text]

Burlington Northern point, just below Trail, in the State of Washington, and reloading into rail cars from there, under contract with Burlington Northern. We do believe it is an inefficient system, from the standpoint of additional handling, another carrier being involved—that is another mode of transport being involved. We think the opportunity through CLRs to access the Nelson gateway to the Burlington Northern will be a viable alternative for us.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gray, and again thank you very much, gentlemen.

We will call our next witness, Mr. Anspach of Weyerhaeuser Canada Ltd., Saskatchewan Division. Welcome, Mr. Anspach. We have your brief and it is very short and succinct. Perhaps you could give us an overview and then we will throw it open to questions.

Mr. Ron Anspach (Traffic Manager, Weyerhaeuser Canada Ltd., Saskatchewan Division): This is a presentation on behalf of the Weyerhaeuser Canada Ltd., Saskatchewan Division.

Weyerhaeuser, Saskatchewan Division, consists of a pulp mill at Prince Albert, a chemical plant in Saskatoon—Saskatoon Chemicals Ltd.—and a lumber company in Bodmin, Saskatchewan. We are a major employer in this province, directly and indirectly. Our combined payroll exceeds \$21 million and represents approximately 900 employees. This amount excludes an additional 500 to 600 who are not employed directly with our company, but gather logs and fibre for our consumption. Many more millions of dollars are expended locally for parts and services to operate our facility.

The continued existence of our company depends on our ability to be competitive in the marketplace. A large part of our cost moves with the laws of supply and demand or levels of service. These move, for the most part, in harmony with our products in the market. However, a significant part of our costs are transportation and specifically rail, and they do not move. We spend in excess of \$30 million annually in transportation that is isolated from competition. Section 279 of the Railway Act, which allows joint pricing by the railways, precludes competition. Because we are removed from a strong network of highway carriers in Canada and Saskatchewan, no external mode of forces are exerted on the railways to price competitively.

[Translation]

concurrentiels dans certains segments du marché américain. C'est alors que nous avons adopté la solution de rechange consistant à transporter les engrais par camion jusqu'à une gare de la *Burlington Northern*, juste au sud de Trail, dans l'État de Washington, pour les recharger dans les wagons à cet endroit, dans le cadre d'un contrat avec cette société ferroviaire. Nous sommes persuadés que c'est là une méthode inefficace, puisqu'elle suppose des opérations supplémentaires de manutention, le recours à un autre transporteur, à un autre mode de transport. C'est pourquoi il nous apparaît intéressant de pouvoir profiter des PLC pour avoir accès au passage de Nelson vers la *Burlington Northern*.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Merci, monsieur Gray, et merci encore une fois, messieurs.

Nous allons maintenant convoquer notre prochain témoin, M. Anspach de la Société Weyerhaeuser Canada Limitée, division de Saskatchewan. Bienvenue, monsieur Anspach. Nous avons votre mémoire entre les mains et celui-ci semble très concis. Peut-être pourriez-vous nous en donner les grandes lignes avant que nous passions aux questions.

M. Ron Anspach (directeur de l'exploitation, Weyerhaeuser Canada Limitée, division de Saskatchewan): Je prends la parole aujourd'hui au nom de la Weyerhaeuser Canada Limitée, division de Saskatchewan.

La Société Weyerhaeuser, division de Saskatchewan, possède une usine de pâtes et papiers à Prince Albert, une usine de produits chimiques à Saskatoon—la Société *Saskatoon Chemicals Ltd.*—et une entreprise d'exploitation forestière à Bodmin, en Saskatchewan. Nous comptons parmi les principaux employeurs de la province, directement et indirectement. Notre budget salarial total dépasse les 21 millions de dollars, qui sont versés à environ 900 employés. Ce chiffre ne tient pas compte des 500 ou 600 employés supplémentaires qui ne font pas directement partie de l'effectif de notre société, mais qui rassemblent des billes et des fibres à notre intention. À cela s'ajoutent encore de nombreux millions de dollars dépensés localement pour des pièces et des services à l'appui de notre exploitation.

La survie de notre entreprise dépend de notre aptitude à demeurer concurrentiels sur le marché. Nos coûts sont dans une large mesure tributaire de la loi de l'offre et la demande ou des niveaux de service. Les fluctuations, le plus souvent, s'harmonisent avec le prix de nos produits sur le marché. Toutefois, les frais de transport, par chemin de fer en particulier, sont une composante importante de nos coûts, et ces frais sont fixes. Nous dépensons plus de 30 millions de dollars par an en frais de transport, en l'absence de toute concurrence. L'article 279 de la loi sur les chemins de fer, qui permet la tarification conjointe par les sociétés ferroviaires, est une entrave à la libre concurrence. Comme nous sommes privés d'un réseau solide de transporteurs routiers au Canada et en Saskatchewan, les chemins de fer se retrouvent à l'abri des

[Texte]

Our markets, besides Canadian, are also in the U.S. and abroad, and total 500,000 tonnes annually. We export 30% of this overseas, with the balance split between the U.S. and Canada, which is approximating somewhere between 45% and 25% respectively. For the most part these move rail. Of our gross product price, freight represents approximately 15%.

Weyerhaeuser, Saskatchewan Division, supports Bill C-18 on rail regulatory reform in Canada. Its design and its intent are parallel with that of the world economic influences, which we are now faced with. To compete, both at home and abroad, our products must be placed in the markets at competitive prices.

• 1425

Rail transportation is such a large component of that price that it must acknowledge these influences. If brought to fruition in Bill C-18, we can truly become economic partners—industry and rail—in support of the economic well-being of Canada now and in the future.

As a member of the Canadian Pulp and Paper Association, the Canadian Industrial Transportation League, and the Council of Forest Industries, we support the initiatives and briefs made on our behalf on Bill C-18. We, as an individual member, helped to develop and formulate their approach. It was not without a great deal of history and experience in working with the current National Transportation Act that we could see the inconsistency between it and the economic environment of the world.

We are now concerned that in part the thrust and the intent of the bills may be watered down by the removal of certain regulatory instruments intended to protect captive shippers. The removal of competitive line rates, final-offer arbitration, increased interswitching at 30 kilometres, and terminal running rights at 50 kilometres, would make Bill C-18, or rather the proposed new transportation act, ineffective. No provision for competitive forces would be in place in that act.

Given, then, the right to abandon stations and the right to confidential contracts for the railways, we would be in a worse position than we are now. We would no longer be able to compare similar movements to ours and demand similar treatment. Increasingly, more and more stations would become abandoned, as the rails rationalize, and so too the captive origin-destination points. We as a company recognize our particular weakness in such an environment and stand firm that these provisions remain.

[Traduction]

pressions que pourraient exercer d'autres modes de transport pour les obliger à adopter des prix concurrentiels.

Nos marchés, en dehors du Canada, se trouvent aux États-Unis et ailleurs, pour un total de 500,000 tonnes par an. Nous exportons 30 p. 100 de cette quantité outre-mer, le reste étant réparti entre les États-Unis et le Canada, selon une proportion d'environ 45 p. 100 et 25 p. 100. Pour l'essentiel, le transport se fait par chemin de fer. Les frais d'expédition s'élèvent à environ 15 p. 100 des recettes brutes.

La Société Weyerhaeuser, division de la Saskatchewan, appuie la réforme du chemin de fer au Canada proposée dans le projet de loi C-18. Les dispositions de ce projet de loi reflètent les influences économiques mondiales avec lesquelles nous sommes aux prises. Pour demeurer compétitifs, tant sur le marché intérieur et international, nos produits doivent être vendus à des prix compétitifs.

Le transport ferroviaire est un élément si important de ce prix qu'il doit lui aussi être soumis à ces influences. Si le projet de loi C-18 devient réalité, on pourra alors songer à devenir de véritables partenaires économiques—l'industrie et le chemin de fer—travaillant de concert pour le bien-être économique du Canada d'aujourd'hui et de demain.

En tant que membre de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, de la Ligue canadienne du transport industriel et du Conseil des industries forestières, nous appuyons les initiatives et les mémoires présentés en notre nom en faveur du projet de loi C-18. À titre de membre individuel, nous avons aidé leurs auteurs dans l'élaboration et la formulation de leur texte. Notre longue expérience de la Loi nationale sur les transports actuelle et notre longue histoire nous ont permis de voir comment cette loi en est venue à jurer avec la conjoncture économique mondiale.

C'est pourquoi nous craignons que la portée et la visée des projets de loi ne souffrent quelque peu de la suppression de certains instruments réglementaires destinés à protéger les expéditeurs captifs. En effet, le retrait des prix de ligne concurrentiels, de la procédure d'arbitrage, des dispositions sur les zones de correspondance de 30 kilomètres et des droits de circulation à 50 kilomètres saperaient l'efficacité du projet de loi C-18 ou plus précisément de la nouvelle Loi sur les transports. Cette loi ne jouerait alors nullement à l'avantage de la libre concurrence.

Par ailleurs, comme les chemins de fer auraient alors le droit d'abandonner des embranchements et de conclure des contrats confidentiels, nous nous retrouverions dans une situation encore pire que celle que nous connaissons actuellement. Nous ne serions plus en mesure, en effet, de comparer les services de transport dont bénéficient les autres à ceux qui nous sont offerts pour exiger un traitement analogue. De plus en plus des gares seraient abandonnées, dans un effort de rationalisation des

[Text]

External competitive forces were intended to be part of the act, and they must be for it to work effectively. Without these, the railways would be able to price at will without concern for the marketplace or the profitability of a shipper.

Rhetoric, which suggests the demise of the Canadian railway industry in this environment, is unfounded. The experience in the U.S. since the Staggers Act has shown that while rates declined, railroad profitability increased. Other reports indicate that Canadian railways are some of the most efficient in North America. Given this, then, and the will to work for further efficiencies, as provided in the act, we see no reason for them to suffer either overwhelming losses or traffic to foreign carriers. To concede anything else would suggest that we as Canadians are less able to deal with a competitive environment than our partners to the south.

Weyerhaeuser acknowledges that as a company, for us to continue to grow and prosper in Saskatchewan, we need to market our goods competitively. In the absence of effective and adequate truck competition, we must utilize rail and move to make it an effective mechanism in this environment. Bill C-18 and its current framework for rail transportation do this. They should not be diluted so as to take away from their original intent.

The Chairman: Mr. Anspach, I want to thank you for your brief, which was short, succinct, and very direct. Like other witnesses, depending on the side of the pendulum, you are not making any recommendations, because you like the bill the way it is. Is that a fair way to summarize it?

Mr. Anspach: That is correct.

The Chairman: And you do not want anything in it diluted?

Mr. Anspach: No. We would like those items I have mentioned in there to remain intact.

Mr. Robichaud: We have been cautioned this morning to move cautiously with this bill; we should move with more caution than we are moving. Some feel we are going into it too fast. This seems not to be your concern. You also say on page 2 that the rhetoric that suggests the demise of the Canadian railway industry in this environment is unfounded, whereby the competitive access provisions will not have any detrimental effect on

[Translation]

chemins de fer, tandis qu'un grand nombre de points d'origine et de destinations disparaîtraient, si captifs soient-ils. Notre entreprise reconnaît sa vulnérabilité dans de telles conditions et revendique donc avec force le maintien de ces dispositions.

Au départ, le projet de loi visait à redonner sa place aux lois du marché, et c'est là une condition essentielle à un fonctionnement efficace. Autrement, les sociétés ferroviaires pourront fixer les prix qu'elles voudront sans se préoccuper de la conjoncture et de la rentabilité des expéditeurs.

Les menaces purement rhétoriques de la cession de l'industrie des chemins de fer canadiens à l'État ne sont pas fondées. L'expérience américaine a démontré, depuis l'adoption du *Staggers Act*, que malgré la baisse des tarifs, la rentabilité des chemins de fer a augmenté. D'autres témoignages permettent de croire que les chemins de fer canadiens figurent parmi les plus efficaces en Amérique du Nord. Dans ces conditions, par conséquent, et compte tenu de la volonté de réaliser des performances encore meilleures, comme le permettrait la loi, il n'y a aucune raison de croire que les chemins de fer subiraient des pertes fracassantes ou se verraient supplantés par des transporteurs étrangers. Toute concession supplémentaire montrerait qu'en tant que Canadiens nous ne sommes pas à la hauteur de nos voisins du Sud pour faire face à la concurrence.

La société Weyerhaeuser reconnaît que pour continuer à croître et à prospérer en Saskatchewan, il lui faut vendre ses produits à des prix compétitifs. En l'absence du service de transport routier efficace offrant une solution de rechange valable, nous n'avons d'autre choix que d'avoir recours aux chemins de fer et il faudrait donc mettre en place des modalités acceptables. Le projet de loi C-18 et les dispositions qu'il prévoit pour le transport ferroviaire auraient justement pour effet d'atteindre cet objectif. Il ne faudrait donc pas l'amputer des dispositions qui lui permettraient d'atteindre ses objectifs originaux.

Le président: Monsieur Anspach, je vous remercie de cette intervention brève, concise et directe. Comme d'autres témoins qui appartiennent au même camp que vous, vous ne présentez pas de recommandations parce que le projet de loi vous convient tel quel. Est-ce là une interprétation exacte de votre pensée?

M. Anspach: Tout à fait exacte.

Le président: Vous ne voulez pas qu'il soit amputé de ses meilleures dispositions?

M. Anspach: Non. Je voudrais que les dispositions que j'ai mentionnées demeurent intactes.

M. Robichaud: On nous a mis en garde ce matin contre toute décision précipitée au sujet de ce projet de loi. Nous devrions procéder, nous a-t-on dit, avec plus de prudence que nous le faisons actuellement. Pour certains, nous allons trop vite. Vous ne semblez pas avoir cette crainte. Vous affirmez par ailleurs à la page 2 que les menaces de l'industrie canadienne des chemins de fer de céder leurs entreprises à l'État ne sont que pure rhétorique, car les

[Texte]

the railways. Do you have any studies on which to base this declaration, this assumption, other than just seeing that from the shipper's point of view?

• 1430

Mr. Anspach: I have read various articles that talk about the profitability of railways in Canada and the U.S.. These cross my desk, but I cannot specifically pull one out at this point in time and name it. Probably this board also recognizes that there is a study that has been conducted by the federal government, and in that study it indicates that such is the case that Canadian railways would not be seriously jeopardized in terms of revenues over the long run. I would like to think that study is in your possession and that you are aware of it.

Mr. Robichaud: There are a lot of shippers who have come before us and taken for granted that the railways were going to pull through, that everything would be fine and dandy. I just wanted to know if you had any more facts or figures to support that declaration, that everything will be fine.

Mr. Anspach: I think we have to look at this perhaps in a different light. I cannot answer your question directly because I do not have the figures to substantiate it. You asked me, first of all, whether you felt I did not have a concern. . . about the speed with which we went into it. We do have a concern. We want to enter this new act as quickly as possible, with all the instruments in place to protect captive shippers.

We have gone through 20-odd years of the old Transportation Act which has been ineffective. We can approach the new act, take it on—it does have protective guidelines in it, five-year reviews. I think without treading into the water that we will never know where we fit, and I think it is appropriate that we make that effort to go ahead. If we are going to sit by idly and suppose that there may be some negative aspects out there we will never accomplish anything.

Mr. Robichaud: I did not mean to say that you did not have any concerns. I understand why, because you said that we are not moving quickly enough. Thank you. Thank you, Mr. Chairman

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, thank you.

Sir, on the second page of your statement you talk about the the experience in the U.S. The Staggers Act has shown that, while rates decline, railroad profitability increased. Is that not because of all the bankruptcies and mergers there? You have about six major railroads left, Conrail, Burlington Northern, and four others that are similar but not quite as large. Their costs are down, their economies

[Traduction]

dispositions visant l'accès aux autres transports n'auront pas d'incidence néfaste sur les chemins de fer. Prenez-vous appui sur des études pour fonder cette affirmation, cette hypothèse ou partez-vous simplement du point de vue de l'expéditeur?

M. Anspach: J'ai lu divers articles consacrés à la rentabilité des chemins de fer au Canada et aux États-Unis. Ils échouent sur mon bureau, mais je ne saurais en tirer un au hasard ni le nommer. Le Comité reconnaît sans doute également que le gouvernement fédéral a mené une étude sur la question et y indique que cela ne compromettrait pas les revenus des Chemins de fer nationaux, du moins à long terme. Je veux croire qu'on vous a remis un exemplaire de ce rapport et que vous en avez pris connaissance.

M. Robichaud: De nombreux expéditeurs se sont présentés devant nous et tiennent pour acquis que les chemins de fer vont se tirer d'affaire, que tout se passera comme dans le meilleur des mondes. Je voulais simplement savoir si vous disposiez d'autres faits ou chiffres pour étayer cette déclaration, à savoir que tout ira bien.

M. Anspach: A mon sens, il nous faut envisager la situation sous un autre angle. Je ne puis vous répondre directement car je ne dispose pas de chiffres à l'appui. Vous m'avez d'abord demandé si la vitesse à laquelle nous avons procédé ne me causait pas une certaine inquiétude. Nous éprouvons de l'inquiétude. Nous voulons voir émettre cette nouvelle loi dans les meilleurs délais, une loi dotée de tous les instruments nécessaires à la protection des expéditeurs captifs.

Nous avons subi, 20 et quelques années, la vieille *Loi sur les transports* qui s'est révélée inefficace. Nous pouvons aborder la nouvelle loi, l'adopter, car elle contient des principes protecteurs, des révisions quinquennales. Si nous n'en faisons l'expérience, nous ne saurons jamais à quoi nous en tenir. Il convient donc que nous fassions l'effort d'aller de l'avant. Car si nous nous contentons de nous asseoir et de supposer qu'il existe peut-être certains éléments négatifs, nous n'accomplirons jamais rien.

M. Robichaud: Je n'ai pas voulu insinuer que vous n'éprouviez aucune inquiétude. Et je comprends pourquoi, car vous nous accusez de nous trainer les pieds. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Robichaud. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vous remercie.

Monsieur, en deuxième page de votre déclaration, vous mentionnez l'expérience vécue aux États-Unis. La *Staggers Act* a prouvé que lorsque les taux sont à la baisse, les chemins de fer sont plus rentables. Ce phénomène ne s'expliquerait-il pas par les nombreuses faillites et fusions? Il reste six chemins de fer importants: *Conrail*, *Burlington*, *Northern*, et quatre autres chemins de fer du

[Text]

of scale and the volumes they handle provide them—they do not have the geography we have, they have a milder climate, and they have the benefits of tax laws that allow them to write off of piece of rolling stock in three or four or five years, which is not available to Canadian railroads. They do not have to pay a diesel tool tax for their locomotives. Do you not think that accounts for their increased profitability? I forget how many billions the U.S. Congress voted to set up Conrail and Amtrak, picking up bankrupt railroads.

So they have had all those benefits that are not available to Canadian railroads, and, for that matter, even some of the trucking industry.

Mr. Anspach: The Canadian situation is far different from the situation in the United States at the time that the Staggers Act was implemented. It was the falling apart, so to speak, of the U.S. railway that brought forth the Staggers Act. They were in desperate need of finances. Their track bed was in deplorable condition. To attest to this, they had numerous accidents involving hazardous goods spills. They did amalgamate.

• 1435

Their act, by the way, came along at a very inappropriate time, because 1972 was the decline in the country itself in terms of the economy. So what we had was poor track additions, poor economic companies, and then a decline in economies.

This compounded to result in what we see today. We have fewer lines, and that is not to say it would not have happened in any case. But the Canadian situation is somewhat different. We have first-class railways. They have been rationalized. They are basically economically sound. They have good track beds. They have had a semi-deregulated environment with the previous National Transportation Act and, considering the shape they are in now, they should be able to approach this new era in deregulation from a strong basis.

In turn also, the act provides for rationalization. So for continued improvement in profitability, generally speaking they are in much better shape, so it is difficult to compare the two environments and to draw a conclusion on the demise of the railways in the U.S. and to say the same thing would happen in Canada, because the climate is entirely different.

Mr. Benjamin: When you examine the financial pages about the present financial condition our railroads are in, if I had stock in CP Rail I would sell it yesterday! Their cashflow is abysmal. It is not just that they are inefficient or anything like that, but things are not moving. A large

[Translation]

même genre, bien que moins importants. Les frais d'exploitation sont moindres, leurs économies d'échelle, le volume des affaires leur facilitent... enfin leur réalité géographique est tout autre, le climat y est plus clément, et les lois fiscales leur permettent d'amortir le matériel roulant en deux, ou trois ou quatre ans; cela est impensable pour les chemins de fer canadiens. Aux États-Unis, il n'est pas question de payer une taxe sur le matériel des locomotives diesel. Cela n'explique-t-il pas, selon vous, une rentabilité accrue? J'ai oublié combien de milliards de dollars le Congrès américain a votés pour établir *Conrail* et *Amtrak*, se chargeant des faillites ferroviaires.

On a donc bénéficié de tous ces avantages qui ne sont pas offerts aux chemins de fer canadiens, voire à l'industrie du camionnage.

M. Anspach: La situation qui prévaut au Canada est tout autre que celle qui existait aux États-Unis lors de la mise en vigueur de la *Staggers Act*. C'est, pour ainsi dire, la débâcle qui a provoqué l'adoption de la *Staggers Act*. Financièrement parlant, c'était la catastrophe. Les rails étaient dans un état lamentable. Témoin, les nombreux accidents entraînant les déversements de matière dangereuses. Il y a eu fusion.

Leur loi, soit dit en passant, a été adoptée à un fort mauvais moment, car n'oublions pas qu'en 1972 le pays tout entier connaissait des difficultés économiques généralisées. La situation peut donc se résumer ainsi: voies ferrées en mauvais état, sociétés en difficulté financière et dépression générale.

Ce sont ces facteurs conjugués qui expliquent la situation actuelle. Les compagnies de chemins de fer sont moins nombreuses, mais rien ne prouve que cette réalité n'ait pas été inévitable. La situation canadienne est tout à fait différente. Nos chemins de fer nationaux possèdent une excellente infrastructure et leur finance sont saines. Ils ont déjà procédé à la rationalisation et leurs voies ferrées sont en bon état. Ils ont déjà connu des structures à demi-déréglementées sous le régime de l'ancienne Loi nationale sur les transports et, compte tenu de leur bilan financier, ils devraient être en mesure d'envisager l'avenir en toute sérénité, malgré la déréglementation.

Par ailleurs, la Loi prévoit elle-même une certaine rationalisation. Il s'en suit que sur le plan de la rentabilité, nos sociétés canadiennes n'ont en général rien à craindre, de sorte qu'il est difficile de comparer les deux situations et de tirer des conclusions sur les faillites des entreprises américaines en disant que la même chose se produirait au Canada.

M. Benjamin: Avez-vous parcouru les pages financières des journaux sur la situation financière actuelle de nos chemins de fer? Pour ma part, si j'avais des actions de CP Rail, je m'en débarrasserais bien! La marge brute d'autofinancement est catastrophique. Ce n'est pas que

[Texte]

part of their traffic is just down, down, down, as you well know, even in your own industry.

Mr. Chairman, I just wanted to ask also about the matter of captive shippers, which is a term, I think, that is badly. . . It was true in the case of a lot of shippers 20, 30 years ago, but it is now badly overused and abused and people are still claiming they are a captive shipper.

Would you not agree that where what used to be called a captive shipper has access—if he does not have access to another railroad, but has access to a trucking industry and has commodities that are being trucked—he really is not captive any more?

Mr. Anspach: Perhaps if we analysed each one of our companies and indicated precisely where they are captive and where they are not. The Saskatoon Chemical Plant produces chloralkalyde products and they produce chlorine, and movement of chlorine simply does not take place over the road. There are very, very few shipments of that nature.

We did at one time have a truck which moved down to Buffalo Pound, but generally speaking, chlorine is strictly to the rail. We do have other products which move in tank cars at volumes up to 180,000 lbs. We could move them over the road, but the number of trucks and availability of equipment, we far exceed it.

Mr. Benjamin: Yes. I appreciate that because of the kinds of things you produce you are still mainly a captive shipper. But a lot of other companies are claiming captive shipper status, you know, manufacturers and processors of goods who are. . . We even had one witness who had almost half of their commodities moved by truck but they still claimed they were a captive shipper. Do you not think that sort of downgrades the concept of the captive shipper?

Mr. Anspach: In western Canada here, we have very little movement of truck equipment over the road. It is not the same situation as in the U.S. in certain areas or in eastern Canada where you have a large flow between major points.

Visualize, for example, the type and the quantity of trucks you would see at Bodmin, Saskatchewan, which is near Big River. How many trucks would pass by there to move our products? We produce in the neighbourhood of two railcars a day, the weight goes up to 180,000 lbs.; it is 20,000 lbs. and we are looking at five, six trucks.

Personally I had an experience in Prince Albert myself, to move some product down to Wisconsin. I had to really scrape the bottom of the barrel for the proper amount of

[Traduction]

l'entreprise soit inefficace, ou quoi que ce soit, mais rien ne bouge. Le trafic ne fait que baisser, et c'est la même chose partout, même dans votre propre industrie.

Monsieur le président, je voudrais ramener la question des expéditeurs captifs sur le tapis, parce je pense que ce terme est mal choisi. . . Il s'appliquait peut-être au cas de bien des expéditeurs il y a 20 ou 30 ans, mais aujourd'hui le terme est galvodé et tout le monde se déclare expéditeurs captifs.

Pouvez-vous nier que les expéditeurs appelés autrefois captifs aient aujourd'hui accès, sinon à d'autres sociétés ferroviaires, du moins à des entreprises de camionnage et ne se privent pas d'y avoir recours?

M. Anspach: Nous pourrions peut-être prendre nos entreprises une à une et voir exactement lesquelles sont captives et lesquelles ne le sont pas. Notre usine de Saskatoon fabrique du chlore et du soude costic. Or, le chlore ne peut tout simplement pas être transporté sur route. Les expéditions de cette nature sont extrêmement rares.

A une époque, nous avons utilisé un camion pour transporter le chlore jusqu'à Buffalo Pound, mais, en règle générale, le chlore est réservé au transport ferroviaire. Nous avons d'autres produits qui sont acheminés par wagon-citerne à des volumes pouvant aller jusqu'à 180,000 livres. Il serait impossible de s'en remettre uniquement aux sociétés de transport routier, dont la capacité est insuffisante.

M. Benjamin: Bon, je vois qu'en raison des produits que vous fabriquez, vous demeurez pour l'essentiel un expéditeur captif. Mais ce n'est pas le cas de toutes les autres entreprises qui se déclarent expéditeurs captifs, que ce soit des fabricants ou des conditionneurs de produits. . . Nous avons même reçu un témoin dont la moitié des marchandises était transportée par camion et qui, n'hésitait pas malgré tout à revendiquer le statut d'expéditeur captif. Ne croyez-vous pas que la notion même d'expéditeur captif s'en trouve quelque peu affaiblie?

M. Anspach: Dans l'ouest du Canada, le transport par camion est très peu développé. La situation y est fort différente de celle des États-Unis, du moins à certains endroits, et dans l'est du Canada où le trafic est intense entre les grands centres.

Essayez d'imaginer, par exemple, le type et la quantité de camions dont il faudrait disposer à Bodmin en Saskatchewan, qui se trouve près de la rivière Big. Combien de camions devraient faire le détour pour se rendre là-bas afin de transporter nos produits? Ceux-ci sortent de l'usine à un rythme de deux wagons par jour, pour un poids pouvant aller jusqu'à 180,000 livres. A 20,000 livres par camion, il faudrait compter de 5 à 6 poids lourds.

J'ai fait personnellement l'expérience à Prince Albert d'essayer d'expédier des produits par camion au Wisconsin. Il m'a fallu faire des pieds et des mains pour

[Text]

trucks and the right equipment. It just was not in the flow. Prince Albert Pulp, for example, produces 16 railcar loads of wood pulp per day. That is generalizing. It represents four trucks per railcar, so we are looking at something in the area of 80-some pieces of equipment.

• 1440

Captive? Captive has to be looked at from the shipper's point of view and the consignee's point of view, and that compounds the situation somewhat.

Mr. Benjamin: I think in your situation you are a captive shipper, in the main. I am not disagreeing with you. I am just saying that a lot of shippers and receivers who still claim captive-shipper status are really not captive and that sort of weakens your particular case.

Mr. Anspach: I am not sure if it does weaken my case. I still feel strongly about the term "captive shipper" as it relates to us. I am not precisely sure how to answer your question or to convince you otherwise. But in Saskatchewan—

Mr. Benjamin: No, I am trying to be helpful, believe it or not.

Mr. Belsher: You should try to be consistent with your help.

Mr. Benjamin: Since when was that a rule around here?

The Chairman: Where are we? You interrupted the witness.

Mr. Benjamin: Do you at present ship pulp to the eastern seaboard of the United States? Did you used to ship it? How is it normally routed?

Mr. Anspach: I am glad you asked that question. We used to ship to the eastern seaboard of the United States something in the neighbourhood of 130,000 or 140,000 metric tonnes. That has dropped considerably because of the import pulp coming in from the Scandinavian countries and South America and from the increase in rail rates.

We can now ship cheaper to Europe, the Mediterranean and Japan via the west coast, through the Panama Canal. So what has happened is that we have had a shrinking of our markets in the eastern seaboard of the United States.

The same scenario has actually happened in eastern Canada. We have difficulty convincing the railways that we have a plight and that we need to compete with other products at competitive prices.

I have sat down in offices with the Canadian railways and explained our losses at Prince Albert Pulp. Over the last three or four years we went through a depression and I have explained to them the millions of dollars we were losing per annum. It was like talking in a vacant room.

[Translation]

pouvoir réserver un nombre approprié de camions répondant aux exigences. La capacité est tout simplement insuffisante. Notre usine de pâtes et papiers de Prince Albert, par exemple, produit par jour l'équivalent de 16 wagons de pâte à papier. Livrons-nous à un petit calcul. Quatre poids lourds sont l'équivalent d'un wagon, de sorte qu'il faudrait pouvoir compte sur quelque 80 camions.

Cette notion de captivité doit être examinée du point de vue de l'expéditeur, mais aussi de celui du consignataire, ce qui complique quelque peu la situation.

M. Benjamin: Je dois convenir que pour l'essentiel vous êtes effectivement un expéditeur captif. Il n'en reste pas moins que bon nombre des expéditeurs et des réceptionnaires qui se déclarent captifs ne le sont pas vraiment et que la cause en général s'en trouve affaiblie.

M. Anspach: Je ne vois pas comment ma propre cause s'en trouverait affaiblie. Je continue à penser très sincèrement que le terme d'«expéditeur captif» s'applique à notre cas. Je ne sais plus quels arguments invoquer pour vous convaincre. Mais en Saskatchewan. . .

M. Benjamin: Je vous assure que j'essaie d'être utile, croyez-le ou non.

M. Belsher: Vous devriez essayer d'offrir une aide cohérente.

M. Benjamin: Depuis quand cette règle a-t-elle été adoptée?

Le président: Où en sommes-nous? Vous avez interrompu le témoin.

M. Benjamin: Expédiez-vous à l'heure actuelle de la pâte à papier sur la côte Est des États-Unis? L'avez-vous déjà fait? Quel est l'itinéraire habituel?

M. Anspach: Je suis heureux que vous posiez cette question. Nous avons effectivement expédié par le passé des chargements de 130,000 à 140,000 tonnes métriques de marchandises vers la côte Est des États-Unis. Ces volumes ont considérablement chuté depuis en raison de l'importation de pâte à papier des pays scandinaves et d'Amérique du Sud, en raison également de l'augmentation des tarifs ferroviaires.

Il est maintenant plus économique d'expédier notre pâte en Europe, en Méditerranée et au Japon, par la côte ouest, via le Canal de Panama. On a donc assisté à un resserrement de notre marché sur la côte Est des États-Unis.

En fait, le même scénario s'est reproduit pour l'est du Canada. Nous avons eu beaucoup de difficulté à convaincre les chemins de fer que nous étions en fâcheuse posture et qu'il nous fallait pouvoir concurrencer d'autres produits par des prix ajustés au marché.

J'ai rencontré les représentants des chemins de fer canadiens et leur ai expliqué les pertes que nous subissions à l'usine de Prince Albert. Nous avons traversé une dépression au cours des trois ou quatre dernières années et je me suis employé à leur faire comprendre que nous

[Texte]

Mr. Benjamin: I have been told, not by the railroads, that for traffic which was being routed CN or CP and then going across on Conrail to the Boston-New York area, Conrail has made a deal with Burlington Northern and now it is not being routed—and this, by the way, was northwest Ontario pulp producers—it is now going straight south and crossing the U.S. border. Burlington Northern carries it so far and then Conrail has it and Conrail cancelled the joint rate they had with CN at the Canadian border in Quebec. That is one of the things the railroad has been faced with. Have you run into that yourself?

Mr. Anspach: We have not at this point had any routes cancelled on us. We have found a good working relationship with both the origin carriers and connecting carriers.

We have talked around this matter of cancelling joint routes if the railways so chose that direction. It has been suggested that it would be an alternative.

I could not imagine the disaster there would be in the railway industry if they did that. The cancellation of a joint route going down through Emerson would result in cancellations in other areas and then the railway industry, effectively, would die. I really cannot see that happening.

• 1445

Mr. Benjamin: But this is a deal between a couple of American railroads. There is not anything Weyerhaeuser can do about it. And you never know what the hell their deal was. Does it not bother you or worry you that the viability of transporters you depend on is threatened? Would you agree with the railroad's submission that confidential contracts should only apply on international traffic?

Mr. Anspach: To answer the last question first, no, because a competitive market exists in Canada as well as it does in the U.S. In our history, with joint pricing of the railways, it has not been a satisfactory solution to the problem that has developed over the years. That is a simple answer to the last question.

As far as the railways and the possibility that we may lose them—

Mr. Benjamin: I did not say you would lose them. The taxpayer is going to get stuck again.

Mr. Anspach: Well, stuck with them.

First of all, I doubt very much if that would happen, simply because of the efficient type of operation they

[Traduction]

perdions des millions de dollars par an. Mais j'aurais parlé à mon bonnet avec autant de résultat.

M. Benjamin: Il m'a été dit, non pas par les chemins de fer, que pour les marchandises acheminées par CN ou CP, puis de l'autre côté de la frontière par Conrail vers la région de Boston-New York, Conrail a conclu un accord avec Burlington Northern et que maintenant ces marchandises—et ce sont les producteurs de pâte et papier du nord-ouest de l'Ontario qui me l'ont confié—sont expédiées directement vers le Sud, de l'autre côté de la frontière des États-Unis. Burlington Northern en assure le transport préliminaire, puis Conrail prend la relève, ayant aboli les tarifs conjoints conclus avec CP pour les transport du côté canadien, au Québec. C'est là un exemple de problèmes auxquels les chemins de fer ont dû faire face. Vous êtes-vous heurtés à des problèmes analogues?

M. Anspach: Il n'est pas encore arrivé qu'on nous supprime des itinéraires. Nous avons jusqu'à présent entretenu d'excellentes relations tant avec les transporteurs d'origine qu'avec les transporteurs correspondants. Mais j'ai effectivement entendu parler de cette possibilité.

Mais il serait catastrophique pour l'industrie ferroviaire de poursuivre dans cette voie.

L'annulation d'un itinéraire conjoint via Emerson, par exemple, entraînerait des annulations dans d'autres secteurs et l'industrie ferroviaire risquerait fort de signer ainsi son propre arrêt de mort. Je ne pense vraiment pas que cela puisse se produire.

M. Benjamin: Mais ça, c'est un arrangement entre deux compagnies de chemins de fer américaines. Weyerhaeuser n'y peut absolument rien. Quant à savoir ce qu'est l'arrangement, pas question! Cela ne vous inquiète-il pas de voir que la viabilité des transporteurs dont vous dépendez se trouve menacée? Etes-vous d'accord avec la compagnie de chemin de fer lorsque celle-ci déclare que les contrats confidentiels ne devraient s'appliquer qu'au trafic international?

M. Anspach: Je répondrai non à votre dernière question, car le marché concurrentiel existe au Canada comme aux États-Unis. Jusqu'à présent, compte tenu de l'établissement de prix communs par les chemins de fer, cela n'a pas constitué une solution satisfaisante au problème qui s'est manifesté au fil des années. Voilà une réponse simple à votre dernière question.

Quant aux chemins de fer et à la possibilité de les perdre. . .

M. Benjamin: Je n'ai pas dit que vous les perdriez. C'est encore une fois le contribuable qui va faire les frais de l'opération.

M. Anspach: C'est à voir.

Pour commencer, je doute fort que cela se produirait, pour la simple raison de leur efficacité d'exploitation.

[Text]

have. Secondly, as shippers, I think we do have some feelings towards the carriers. We will negotiate with them. Although there is talk they may not be competitive with the U.S., I think that is a loud noise. I really think they can. And once we get our foot in the direction of the new bill, I think we will find that they can, and they will, and they will be able to be as competitive as the American carriers. I do not think there is a legitimate concern in that area.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you very much, Mr. Chairman.

I guess I should start off first by complimenting you on pointing out your concerns about the CLRs, the final offer abritration, the increased interswitching, and the terminal running rights. You draw attention to the fact that the combination of those is very essential if we are really wanting to get the impact to the rate structure that our shippers are so desirous of. Have you looked at or paid any attention to any parts of those in isolation? On the interswitching, of increasing it to 30 kilometres from the 4 miles it is now at present, CN have said to us on that one, leave it alone. CP Rail have said, at least do not extend it beyond 15 kilometres, rather than leaving it at the 30. Has your company done any looking at something like that, or is that not a factor as it relates to your company in Prince Albert? Interswitching has a great deal of effect in southwestern Ontario, for instance.

Mr. Anspach: My prime concern and our company's prime concern is the pulp mill at Prince Albert, as it affects us. Currently, we have a track agreement in place there that talks in terms of 21 years. It gives the CPR joint running rights until, I believe, a year down the road from now. The CN would only be too glad to have that tonnage out of our mill at the exclusion of the CPR. As I see it, we are beyond the 15-kilometre limit. If that were the case, we would then fall into a situation where we would be dealing with only one carrier.

The chemical plant in Saskatoon, if it stayed at 4 miles, is perhaps 1,000 feet outside of interswitching. We would still continue then to be solely local to the CNR. The lumber mill at Meadow Lake is 70 miles beyond.

What we are looking at is trying to have pressure in place on the railways, through these items, to negotiate with us fairly and to look at the market the same way as we look at the market. Without extending the interswitching, without the competitive line rates, and the other items we mentioned there, they would become very complacent, as they have in the past, with their joint pricing. We need to have those extended, and we need them for competitive market forces to work on the railway. Without them, as I mentioned in my brief, we are no better off; if anything, worse off than we were before.

[Translation]

Deuxièmement, nous autres expéditeurs sommes capables de manifester une certaine compréhension à l'égard des transporteurs. Nous négocierons avec eux. Certes, on entend dire que nos compagnies ne seront pas capables de faire face à la concurrence américaine, mais je crois qu'on fait là beaucoup de bruit pour rien. Je suis convaincu qu'elles le peuvent. Et une fois l'adoption du nouveau projet de loi en route, je crois que nous nous apercevrons qu'elles le peuvent et qu'elles seront concurrentielles. Je ne pense pas qu'il y ait lieu de s'inquiéter dans ce domaine.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci beaucoup, monsieur le président.

Permettez-moi, pour commencer, de vous féliciter d'avoir exprimé vos inquiétudes au sujet des CLR, l'arbitrage de l'offre finale, de l'augmentation du nombre des changements de voies. Vous attirez l'attention sur le fait que la combinaison de ces divers facteurs est absolument essentielle. Si nous voulons vraiment obtenir la modification des tarifs que désirent tant nos expéditeurs. Avez-vous déjà examiné l'un de ces éléments, l'isolement? En ce qui concerne les changements de voies, et l'augmentation des limites des 4 milles actuelle à 30 kilomètres, le CN nous a dit de ne rien faire, ou du moins, de ne pas dépasser 15 kilomètres, plutôt que de laisser la limite à 30 kilomètres. Votre société a-t-elle déjà étudié ce genre de questions, ou s'agit-il d'un facteur qui ne joue pas pour elle, à Prince Albert? Le changement de voies a des incidences importantes dans le sud-ouest de l'Ontario, par exemple.

M. Anspach: Le principal souci de ma société, est le mien, et les papiers de Prince Albert. Actuellement, nous bénéficions d'une entente d'utilisation de voie portant sur 21 années. Cette entente donne des droits de circulation communs au CP jusqu'à, je crois, l'année prochaine. Le CN ne serait que trop peureux de pouvoir avoir l'exclusivité du transport de tout ce qui sort de notre usine. A mon avis, nous nous trouvons au-delà de la limite de 15 kilomètres. Si c'était le cas, nous nous trouverions donc dans une situation telle que nous n'aurions à faire qu'à un seul transporteur.

Si on maintenait la limite de 4 milles, pour les changements de voies, l'usine chimique de Saskatoon se trouverait à environ 1,000 pieds au-delà. Nous continuerions donc alors à utiliser uniquement le CN. La série de Meadow Lake se trouve 70 milles plus loin.

Ce que nous voulons faire, c'est d'utiliser ces facteurs pour exercer des pressions sur les compagnies de chemins de fer, et les amener à négocier équitablement avec nous et à considérer le marché dans le même optique que nous. Sans extension des limites, sans tarif concurrentiel, et sans les autres éléments que nous avons mentionnés, ces compagnies s'en tiendraient à la solution de facilité et, comme dans le passé, continueraient à pratiquer des prix communs. Il est donc indispensable que ces limites soient accrues; nous en avons besoin pour que les forces de la concurrence puissent s'exercer dans le domaine ferroviaire. Sans cela, comme je l'ai indiqué dans mon

[Texte]

[Traduction]

mémoire, nous ne serons pas plus avancé; en fait, ce sera pire qu'auparavant.

• 1450

Mr. Belsher: I was glad to hear your remark to my doom and gloom friends across the way about the dissipation of the rail system, how it would dissipate and cease to exist in Canada. I agree with the way you replied to their scenario. Thank you very much.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Anspach, very much for your very practical knowledge of this area of transportation from your company's point of view. It is very good to have that in such a direct way, in such a practical way, and to have members' questions directed to the brief of the witness. You certainly have added to our deliberations with your brief. It was delightfully short, but the questions and answers were even better. Thank you very much.

I call the next witness, the Potash Corporation of Saskatchewan.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, there is another witness here who did ask to appear. He even phoned the committee clerk in Vancouver the other day. His place of operation is 230 miles from here. This is the only day in the four that we are not pressed for time.

The Chairman: Is that Mr. Presber?

Mr. Benjamin: Yes. Perhaps we could work him in.

The Chairman: It has been brought to my attention. The last of the witnesses will be the Government of Saskatchewan. Perhaps, depending on the Potash Corporation of Saskatchewan, Mr. Presber could come before them. We are trying to conclude by 4 p.m.

Mr. Benjamin: We will do our best to work him in, even if it is only for 10 minutes.

The Chairman: We would certainly like to do that. He has been sitting patiently here all day. But that will depend on the members—

Mr. Benjamin: Including the chairman.

The Chairman: Let us get down to business. Mr. Elliott, nice to see you. We are moving along very well here in the heartland of Canada. It has been very good to have the cross-section of view, and I know your view because I have seen your brief. You also appeared before us earlier in the *Freedom to Move* discussions a year or so ago. You have seen how we work. Perhaps you could give us an overview and members will get to the questions.

Mr. Andrew Elliott (Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs, Potash Corporation of

M. Belsher: Je suis heureux d'entendre votre remarque à l'intention de mes amis, là-bas, les oiseaux de mauvaise augure, à propos de la disparition du réseau ferroviaire au Canada. Je suis d'accord avec la manière dont vous avez répondu à leur scénario. Merci beaucoup.

Le président: Je tiens à vous remercier très sincèrement, monsieur Anspach, de nous avoir fait bénéficier de votre connaissance très concrète de ce domaine du transport, dans l'optique de votre société. Il est excellent que ces choses nous soient présentées de manière aussi directe et pratique et que les questions des membres de ce Comité soient axées sur le mémoire du témoin. Votre mémoire apporte indiscutablement un élément positif à nos délibérations. Il était très court, ce dont je suis ravi, mais les questions et les réponses étaient encore meilleures. Merci encore.

Je donne maintenant la parole à la *Potash Corporation of Saskatchewan*.

M. Benjamin: Monsieur le président, je me permets de vous rappeler qu'il y a ici un autre témoin qui avait demandé à comparaître. Il a même téléphoné au greffier du Comité à Vancouver, l'autre jour. Il travaille à 230 milles d'ici. Des quatre jours d'audience, c'est aujourd'hui la seule où nous ne sommes pas pressés par le temps.

Le président: S'agit-il de M. Presber?

M. Benjamin: Oui. Nous pourrions peut-être lui trouver un créneau.

Le président: On m'a signalé sa présence. Le dernier des témoins sera le gouvernement de la Saskatchewan. M. Presber pourrait peut-être comparaître avant lui, si le temps pris par la *Potash Corporation of Saskatchewan* le permet. Nous voudrions lever la séance vers 16 heures.

M. Benjamin: Nous ferons de notre mieux pour lui permettre de déposer, même s'il ne s'agit que de dix minutes.

Le président: Nous tenons certainement à le faire. Il a patiemment attendu toute la journée. Mais cela dépend des membres. . .

M. Benjamin: Et du président.

Le président: Reprenons. Monsieur Elliott, soyez le bienvenu. Les choses avancent très bien pour nous dans cette région qui se trouve au coeur même du Canada. Il nous a été très utile d'entendre des points de vue très divers; je connais d'ailleurs le vôtre, car j'ai vu votre mémoire. Vous avez déjà comparu devant nous à l'occasion des discussions sur *Aller sans entraves*, il y a à peu près un an. Vous savez comment nous travaillons. Peut-être pourriez-vous nous donner un simple aperçu du contenu de votre mémoire, après quoi les membres du Comité passeront aux questions.

M. Andrew Elliott (directeur de la Planification de la distribution et des affaires réglementaires, Potash

Saskatchewan Sales Ltd.): Thank you, Mr. Nowlan. First of all, welcome to Saskatchewan. Today I am appearing on behalf of the Potash Corporation of Saskatchewan Sales Ltd. We are the marketing arm of the Potash Corporation of Saskatchewan, which is a provincial Crown corporation. We market about 2 million tonnes of potash annually in North America, and something in excess of that is sold annually offshore through Canpotex Limited.

I will not recite the submission. I did want to make a comment in reflection, however, on something I heard earlier about the timing of this whole process. It is my observation that this regulatory reform process began with the First Ministers' Conference on the economy in 1978. So here we are, nine years later—

Mr. Belsher: We are rushing it.

Mr. Elliott: I do not think we are rushing you.

Mr. Belsher: The sky is falling.

The Chairman: He has a very good point, Mr. Belsher.

Mr. Elliott: Subsequent to that First Ministers' Conference, there were a large number of studies conducted within the federal government, universities, and so on. I regard this as the culmination of that process begun nine years ago, rather than a kind of flash in the pan.

• 1455

Mr. Chairman, PCSL supports this proposed legislation, and we have continued to do so through a couple of CTC hearings and this committee's review of *Freedom To Move* several years ago. Our support is based in large part on our experience with U.S. rail deregulation. We have lived with that for the past six years, and that environment has encouraged both U.S. railroads and Canadian railroads to act competitively; and more importantly, to act responsively. It has been particularly important for us in trying to deal with a very rapidly changing market, a rapidly deteriorating market, over the past few years. I think it is important to remember that both Canadian and U.S. carriers have responded to that within the framework, largely, of the U.S. legislation.

Our submission details two amendments, which I would be prepared to discuss in more detail. On confidential contracts, we are suggesting that some provisions be deleted so those contracts remain confidential, and if somebody feels they are being hard done by by a particular confidential contract, there should be some discovery provision in legislation to allow that problem to be resolved.

On competitive line rates, we are suggesting the concept be expanded so shippers who have access to both rail

Corporation of Saskatchewan Sales Ltd.): Merci, monsieur Nowlan. Permettez-moi, tout d'abord, de vous souhaiter la bienvenue en Saskatchewan. Je représente aujourd'hui la *Potash Corporation of Saskatchewan Sales Ltd.* Nous sommes chargés de la commercialisation de la *Potash Corporation of Saskatchewan*, qui est une société d'État provinciale. Nous assurons la commercialisation d'environ 2 millions de tonnes par an en Amérique du Nord et d'une quantité encore plus importante outre-mer, par l'intermédiaire de *Canpotex Limited*.

Je ne vais pas vous réciter notre mémoire. A la réflexion, je tenais cependant à faire un commentaire sur ce que j'ai entendu tout à l'heure à propos de ce processus de réforme réglementaire. Si je ne me trompe, celui-ci a commencé avec la Conférence des premiers ministres sur l'économie, en 1978. Voici donc, neuf ans plus tard. . .

M. Belsher: Nous fonçons.

M. Elliott: Je ne crois pas que nous vous bousculions.

M. Belsher: C'est la fin du monde.

Le président: Sa remarque est très valable, monsieur Belsher.

M. Elliott: Après cette Conférence des premiers ministres, un grand nombre d'études ont été effectuées au sein du gouvernement fédéral, des universités, et cetera. Je considère donc ceci comme le point culminant de ce processus entrepris il y a neuf ans, plutôt que comme un simple coup d'épée dans l'eau.

Monsieur le président, la PCSL est favorable au projet de loi; et c'est la position que nous avons conservée au cours de deux ou trois audiences de la CCT et de l'examen, par ce Comité, de *Aller sans entraves*, il y a plusieurs années. Notre appui se justifie dans une large mesure par l'expérience que nous avons de la déréglementation des chemins de fer aux États-Unis. C'est une situation que nous vivons depuis six ans et qui a créé un environnement qui encourage les chemins de fer américains et canadiens à pratiquer la concurrence; et, chose plus importante, à faire preuve du sens des responsabilités dans leurs actions. Il a été particulièrement important pour nous d'essayer de nous adapter à un marché qui évoluait rapidement, à un marché qui se détériorait rapidement, ces dernières années. Je crois qu'il importe de se souvenir que les transporteurs canadiens et américains ont, dans une large mesure, réagi à cette situation dans le cadre de la loi américaine.

Notre mémoire propose deux modifications que je serais prêt à discuter plus en détail. A propos des contrats confidentiels, nous proposons de supprimer certaines dispositions de manière à ce qu'ils demeurent confidentiels et que, si quelqu'un a le sentiment qu'un de ces contrats lui porte préjudice, la loi prévoit une formule de divulgation quelconque qui permette de résoudre le problème.

En ce qui concerne les prix de ligne concurrentiels, nous recommandons d'en étendre le principe de manière

[Texte]

carriers can, under some circumstances, access the competitive line rate mechanism. It seems inequitable to us that a shipper like ourselves, having access to two rail carriers, cannot access competitive line rates, where a shipper who has access to a single rail carrier but who also has practical access to truckers and water carriers could, for example, access that mechanism.

The Chairman: Mr. Elliott, thank you very much for co-operating with the Chair and giving us an overview to a very good, substantive brief. Mr. Angus.

Mr. Angus: Welcome, sir. I have scanned your brief, and I want to refer you to the bottom of page 2, top of page 3: one of the amendments you make reference to under clause 120. You are suggesting that subclauses 120(2) through (5) be deleted. Those are the subclauses that require filing with the agency, the publishing of a summary, making of regulations, and disclosing of information. Clearly what you are saying is you do not want any kind of leak; you do not want the information getting out to anybody. Is that correct?

Mr. Elliott: That is correct.

Mr. Angus: One of the things we struggled with during *Freedom To Move* was the whole question of how can a confidential contract be confidential if it is filed with anybody? Is that the basis for your recommendation, or is it for another reason?

Mr. Elliott: That is the essence of our observation: if it is confidential, it is confidential.

I might just make some comments on the U.S. system, not that we should necessarily follow it, but I think it does have some bearing on our own situation.

The type of summary that is filed, the type of information seen publicly in the United States on confidential contracts, is virtually useless. I think that is a tremendous step.

There are provisions for discovery in the U.S. law, and there have recently been a number of private agreements between rail carriers and, for example, the Wheat Growers' Association which allow for certain kinds of information to be disclosed. These agreements were reached between the two groups and blessed essentially by the Interstate Commerce Commission. So there, I guess, is another avenue to go in.

Mr. Angus: If there is no filing and if there is no summary—and I accept the reality that the summary will not tell us anything, because if it does, it is no longer

[Traduction]

à ce que les expéditeurs qui ont accès aux deux transporteurs ferroviaires puissent, dans certaines circonstances, bénéficier du mécanisme de prix de ligne concurrentiels. Il nous semble injuste qu'un expéditeur tel que nous, qui a accès à deux transporteurs, ne puisse pas bénéficier de prix de ligne concurrentiels, alors qu'un expéditeur qui n'a accès qu'à un seul transporteur ferroviaire mais qui a également possibilité d'accès à des transporteurs routiers et par eau peut, par exemple, bénéficier de ce mécanisme.

Le président: Monsieur Elliott, merci beaucoup d'avoir bien voulu coopérer avec le président et de nous avoir présenté une vue d'ensemble d'un mémoire dense et d'excellente qualité. Monsieur Angus.

M. Angus: Soyez le bienvenu, monsieur. J'ai parcouru votre mémoire, et j'aimerais vous renvoyer au bas de la page 2 et au haut de la page 3: il s'agit d'un des changements auxquels vous faites allusion en vertu de l'article 120. Vous proposez la suppression des paragraphes 120(2) à 120(5). Il s'agit des paragraphes qui exigent le dépôt de ces contrats auprès de l'Office, la publication d'un résumé des renseignements, l'établissement de règlements et la divulgation des informations. Manifestement, ce que vous voulez dire, c'est que vous ne voulez pas qu'il y ait de fuites; vous ne voulez pas que l'information soit accessible à n'importe qui; c'est exact?

M. Elliott: C'est exact.

M. Angus: Un des problèmes auxquels nous avons eu affaire au cours de l'examen de *Aller sans entraves* concernait toute la question de savoir comment un contrat confidentiel peut l'être effectivement, s'il est déposé, auprès de quelqu'organisme que ce soit? Est-ce là la raison de votre recommandation, ou y en a-t-il une autre?

M. Elliott: C'est essentiellement cela: quand un contrat est confidentiel, il l'est complètement, un point c'est tout.

Si vous me le permettez, j'aimerais jeter quelques remarques au sujet du système américain, non pas que nous devrions nécessairement le suivre, mais parce que je pense qu'il a un rapport avec notre propre situation.

Le type de résumé déposé, le type d'information rendue publique aux Etats-Unis au sujet des contrats confidentiels, est pratiquement inutilisable. A mon avis, cela représente un énorme pas en avant.

La loi américaine prévoit certaines dispositions en matière de divulgation, et ces derniers temps, un certain nombre d'ententes privées ont été placées entre des transporteurs ferroviaires et, par exemple, la *Wheat Growers' Association*, au terme desquelles certains types d'informations peuvent être divulguées. Ces ententes ont été conclues entre les deux groupes et ont essentiellement reçu la bénédiction de l'*Interstate Commerce Commission*. Voilà donc une autre avenue à explorer.

M. Angus: Si le contrat n'est pas déposé et s'il n'y a pas de résumé de celui-ci—et je veux bien reconnaître que ce résumé ne nous apprendra rien, car s'il le faisait, il ne

[Text]

confidential—how can a party that believes it has been put at an unfair advantage have any recourse if the agency itself does not have the ability to do a quick examination of the contract in private to determine whether or not there is validity in the challenge and therefore reason over and beyond somebody's belief that they are getting screwed to do something about it?

• 1500

Mr. Elliott: It seems to me that if a third party felt he or she was being negatively affected by a confidential contract, whether there was some clear evidence of that, whether it was an urge, a feeling, some kind of divine intervention that suggested that this might be the case, that party could approach the agency and say look, we think we have a problem. The agency would then have the authority to look at the confidential contract and determine whether or not there was a problem. So I would keep it confidential unless there is an issue at hand.

• 1505

Mr. Angus: So what you are really saying is that a confidential contract is formally retained by the two parties, available to the agency if they feel there is a need to examine it, but there is not the paper process that puts it in the hands of a bureaucrat who may or may not willingly or unwillingly leak it.

Mr. Elliott: That is correct.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank the witness for drawing attention to some of the historical background that has already been gone through. We have been more or less focusing on *Freedom to Move* as the beginning. You go back and take us back several years prior to *Freedom to Move*, and it certainly bears repeating. I wish some of our friends earlier in the day had been aware of that. I wish I had been more aware of it, as well. Thanks for bringing it to our attention and emphasizing it.

I would like to turn to page 3, where you talk about competitive line rates in clause 134 and clause 142. Are you saying that because you have access on different locations to both railways, the competitive line rate clause is not going to be of any real significant benefit? Or what are you trying to tell us there?

Mr. Elliott: As it stands now, we would have to be captive in at least one location to a single carrier. We have five line divisions in Saskatchewan and we have access to both CN and CP at each of those locations, so that would preclude us from accessing the competitive line rate provision.

Mr. Belsher: I see. You do not feel it is spelled out enough that if this location is a captive shipper, you

[Translation]

serait plus confidentiel—quel recours dispose une partie qui estime avoir subi un préjudice, si l'Office lui-même ne peut pas procéder, en privé, à un examen rapide du contrat afin de déterminer si la mise en cause est justifiée et donc, de ne pas devoir se contenter de l'opinion de la partie en cause pour décider, en toute connaissance de cause, si celle-ci est en train de se faire avoir, et de prendre des mesures?

M. Elliott: Il me semble que si une tierce partie avait l'impression qu'un contrat confidentiel ait porté préjudice, qu'elle en ait clairement la preuve, qu'il s'agisse simplement d'une impulsion, d'une impression, une sorte d'intervention divine lui donnant à penser que c'était ce qui se passait, cette partie pourrait intervenir auprès de l'Office et lui dire, je crois que nous avons un problème. L'Office aurait alors les pouvoirs requis pour examiner le contrat confidentiel et décider si un problème existait, ou non. Je maintiendrais donc la confidentialité de ces contrats, à moins qu'un problème ne se pose.

M. Angus: Vous voulez donc dire qu'un contrat confidentiel est officiellement conservé par les deux parties, que l'office peut l'obtenir si elle estime qu'un examen s'impose, mais qu'il n'existe pas de processus administratif qui permette à un bureaucrate, qui pourrait, sciemment ou non, l'ébruiter, d'en prendre connaissance.

M. Elliott: C'est exact.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier le témoin d'avoir attirer notre attention sur certains éléments du contexte historique déjà étudié. Nous avons plus ou moins utilisé *Aller sans entraves* comme point de départ. Vous nous ramenez plusieurs années avant la publication de ce document, et il était bon de le faire. Il est dommage que certains de nos amis qui ont comparu plus tôt, n'aient pas été au courant de cela. J'aurais voulu l'être plus, moi-même. Merci d'attirer notre attention sur ces questions et de les souligner.

Passons maintenant à la page 3, dans laquelle vous évoquez les prix de ligne concurrentiels traités aux articles 134 et 142. Voulez-vous dire que parce que vous avez accès, à divers endroits, aux deux compagnies de chemin de fer, la clause relative aux prix de ligne concurrentiels ne constituera pas vraiment un avantage important pour vous; ou s'agit-il d'autre chose?

M. Elliott: Dans la situation actuelle, il faudrait que nous soyons captifs d'un seul transporteur à au moins un endroit. Nous avons cinq sections en Saskatchewan et nous avons accès au CN et au CP à chacun de ces endroits, ce qui nous interdirait de bénéficier de la disposition relative aux prix de ligne concurrentiels.

M. Belsher: Je vois. Vous trouvez qu'il n'est pas indiqué avec suffisamment de précision que s'il y a un

[Texte]

would not have access. They will lump all your five locations in as one company?

The Chairman: Or are you saying that because there are two lines, you really do not think there is any competition even though you have access to... ? I agree with Mr. Belsher. Mr. Gray.

• 1510

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you. But, sir, would you not think in terms of railroads, if there were two trucking companies involved or two airplanes, we would get into the difficulty of trying to rephrase the access to competitive line rates? It would get much more complicated. The fact that the confidential contracts are there is one solution. Plus the appeal process that you would have would create the competition between the two rail lines.

Mr. Elliott: I think we need all the help we can get.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): In other words, if I can assume correctly—I do not know what the legal aspects of it are—at the present time there is collusion between the two carriers and that your CLR would not be good for you.

Mr. Elliott: At the present time the collusion is blessed by the Railway Act.

Mr. Robichaud: When you started, you answered by saying that we were not rushing; as a matter of fact we were taking our time. I have nothing against it. But I feel still we are rushing.

In the discussion of competitive line rates on page 3 of your brief, you say the differences in price competition between the shipper captive to one railroad and a shipper captive to two railroads are slight. Are you not undermining the whole argument for competitive line rates with this statement?

Mr. Elliott: No. My perception would be that with competitive line rates, you would in effect be adding a third firm to the industry. Instead of having two railroads competing, you would be creating a third form of competition.

Mr. Robichaud: But for the captive shippers who want access to another railroad, your statement would destroy their argument, would it not?

Mr. Elliott: Not really. In the case of a shipper who is captive to one railroad, the competitive line rate mechanism would add a second one. You are suggesting that even adding a second one would not necessarily give them competition.

Mr. Robichaud: You are saying the difference is very slight.

[Traduction]

transporteur captif à cet endroit, vous n'auriez pas accès à cette disposition. Vos cinq emplacements seraient regroupés comme s'il s'agissait d'une seule et même société?

Le président: Ou bien, voulez-vous dire que du fait qu'il y a deux lignes, vous ne pensez pas qu'il y ait vraiment concurrence entre elles, même si vous avez accès à... ? Je suis d'accord avec M. Belsher. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci. Mais, monsieur, ne pensez-vous pas que s'il y avait également deux camionneurs ou deux compagnies aériennes, en plus des chemins de fer, nous serions obligés de reformuler l'accès aux prix de ligne concurrentiels? Cela deviendrait beaucoup plus compliqué. Le fait que les contrats confidentiels existent, constitue une solution, sans compter que le processus d'appel que vous auriez créerait une concurrence entre les deux compagnies de chemin de fer.

M. Elliott: Je crois que nous avons besoin d'aide, d'où qu'elle vienne.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): En d'autres termes, si je comprends bien—je ne sais pas ce que cela signifie exactement sur le plan juridique—à l'heure actuelle, il y a collusion entre les deux transporteurs et votre PLC ne serait pas bon pour vous.

M. Elliott: À l'heure actuelle, cette collusion a la bénédiction de la Loi sur les chemins de fer.

M. Robichaud: Lorsque vous avez commencé, vous avez dit que nous ne nous pressions pas; qu'en fait, nous prenions largement notre temps. Je n'ai pas d'objection à cela, mais je demeure convaincu que nous nous pressons.

Dans votre examen des prix de ligne concurrentiels, à la page 3 de votre mémoire, vous écrivez que les différences en matière de concurrence des prix selon qu'il s'agit d'un expéditeur captif d'un seul chemin de fer ou d'un expéditeur captif de deux chemins de fer, sont légères. En disant cela, ne remettez-vous pas en cause tout l'argument en faveur de prix de ligne concurrentiels?

M. Elliott: Non. À mon avis, en adoptant des prix de ligne concurrentiels, vous ajouteriez en fait une troisième société à cette industrie. Au lieu d'une concurrence entre deux compagnies de chemin de fer, vous créeriez une troisième forme de concurrence.

M. Robichaud: Mais n'est-il pas juste de dire que votre déclaration démolirait votre argument des expéditeurs captifs qui veulent avoir accès à notre ligne?

M. Elliott: Pas vraiment. Dans le cas d'un expéditeur captif d'une seule ligne, le mécanisme de prix de ligne concurrentiels en ajouterait une seconde, alors que, selon vous, même le fait d'ajouter celle-ci ne créerait pas nécessairement une situation de concurrence.

M. Robichaud: Vous dites que la différence est minime.

[Text]

Mr. Elliott: This could be the case; it depends on who the second railroad is.

Mr. Robichaud: There are only two.

Mr. Elliott: There are a lot at the border.

Mr. Robichaud: South of the border?

Mr. Elliott: Yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The fact that you have access to the two railways, in terms of the shipments you make, how does it compare? How much do you ship with CP and how much with CN?

Mr. Elliott: I am not going to tell you; it is confidential.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): So there is some competition there.

Mr. Elliott: Oh, yes, yes. There is always room for more, though.

The Chairman: Very good, Mr. Gray. I want to thank you, Mr. Elliott. Your brief is very good and substantive. We will digest it along with the supplemental comments you made in which you pinpointed two very precise parts of the legislation. Generally, aside from those two precise points, you think the thing should move ahead, having had its conception period in 1978 and the gestation period up until now. I want to thank you very, very much.

Colleagues, a person who wants to be a witness has been here all afternoon. We have been making very tremendous, positive progress this afternoon. I just wonder if I have the consent of the committee to call Mr. Presber to the table on behalf of the Prairie Malt Limited. He could give his oral presentation. I know the Government of Saskatchewan is here. So I think we had better have Mr. Presber come to the table and give the oral presentation. Hopefully we will still be able to make good time.

We want to conclude these proceedings by 4 p.m. This is the target, but it will depend on the presentation and the questions. Then we will have the Government of Saskatchewan, which will conclude the proceedings for today. So we were able to open up a window. Members co-operated and some witnesses did not show up, so here you are.

Mr. Alfred A. Presber (Director of Sales and Marketing, Prairie Malt Limited): Mr. Chairman, we wish to thank you and the entire committee very much for this privilege of addressing you without having had a formal appointment. I might say in passing that it was not 100% our own negligence that we did not get an appointment, but let it just be said that we tried hard. We did not succeed and we are doubly grateful to you that we have an appointment now.

[Translation]

M. Elliott: Ce serait possible; cela dépend de la seconde compagnie.

M. Robichaud: Mais il n'y en a que deux.

M. Elliott: Il y en a des quantités à la frontière.

M. Robichaud: De l'autre côté de la frontière?

M. Elliott: Oui.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Étant donné que vous avez accès aux deux compagnies de chemin de fer, comment vos expéditions se répartissent-elles? Combien expédiez-vous par le CP, et combien, par le CN?

M. Elliott: Je ne le vous dirai pas. C'est confidentiel.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il y a donc là une certaine concurrence.

M. Elliott: Oh oui, certainement. Mais il est toujours possible d'y en avoir plus.

Le président: Très bien, monsieur Gray. Merci, monsieur Elliott, votre mémoire est excellent et très instructif. Nous allons donc le digérer avec les commentaires supplémentaires que vous avez faits et dans lesquels vous avez mis l'accent sur deux points très précis du projet de loi. D'une façon générale, en dehors de ces deux points, vous êtes d'avis que l'on devrait aller de l'avant, étant donné que tout a commencé en 1978 et que la période de gestation s'est poursuivie jusqu'à présent. Merci infiniment.

Mes chers collègues, nous avons ici une personne qui voudrait témoigner et qui a attendu tout l'après-midi. Nous avons remarquablement avancé cet après-midi. Le comité m'autorise-t-il à inviter M. Presber à comparaître au nom de la société *Prairie Malt Limited* et de faire une déposition? Je n'oublie pas que les représentants du gouvernement de la Saskatchewan sont présents. Il vaut donc mieux que M. Presber fasse sa déposition sans plus tarder. Si tout va bien, nous réussirons malgré tout à respecter les délais.

Nous voulons lever la séance vers 16 heures. C'est notre objectif, mais cela dépend bien sûr de la déposition et des questions. Ce sera ensuite au tour du gouvernement de la Saskatchewan, qui clôturera les délibérations pour la journée. Nous avons donc pu ouvrir un créneau. Les membres du Comité ont bien voulu coopérer et certains témoins ne se sont pas présentés; à vous de jouer.

M. Alfred A. Presber (directeur des Ventes et du Marketing, Prairie Malt Limited): Monsieur le président, notre société vous saurait très gré à vous, et à tout le Comité, de nous permettre de déposer devant vous sans qu'un rendez-vous ait été officiellement fixé. Je dois dire en passant, que nous ne sommes pas totalement responsables de cela, car nous avons fait de gros efforts pour être invités à comparaître. Nous n'avons pas réussi à le faire et nous nous sommes doublement reconnaissants de nous permettre de témoigner maintenant.

[Texte]

Let me say in advance, too, that we are a small company by any standards of what you have seen today. Of the large organizations and companies that have addressed you, we are by far the smallest. We are the typical prairie small town only plant. We are small, but our little town lives from us. Besides that, many farmers live from us too. Of course, we ourselves are happy to have a going business.

Our company is called *Prairie Malt Limited*, and we are manufacturers of high quality malt for the brewery, the distillery and general food industries. We are using malting barley and we are exporting well over 50% of our product to places which otherwise would not use Canadian malting barley. So we are true exporters and we are just taking away from what the farmer would export anyway.

We have about 50 employees. We are sitting in a small town of 2,500 people in Biggar. We are independent. We do not have financial ties to the three big customers in Canada that are really the three big breweries, or to anybody else. We live by our own wits. We have lived for the last 10 years. We live in spite of the collapse of the market for our product world-wide. We are one of the few processing industries that still has their head above water. We are at that point, not so much maybe by luck, but by our wits and by an almost unbelievably thin kind of management, and some kind of accounting and calculating.

There is a reason why we are here today. We do not leave out any opportunities to say our piece to the government. We have made our pitches to the Western Grain Transportation Agency, or to the legislation several times, and we might say in all humility that some amendments of ours have been accepted by your committee and by the Government of Canada.

We come in, not just with the general idea that you may do good work here or that we do not quite agree with you. We come in with a number of what we would call amendments which we would like to suggest.

Let me say at the beginning that we are going into the principles of the bill fully. We have found that we cannot be on the world market, and the world market we need, with regulations by the Government of Canada. We have to be on the world market by being competitive in all respects. The world market does not care what tariffs you have or what is going on. We have to be competitive, so we have to be the best.

Now, in that spirit we have read the bill. We do agree with all that is in that bill, in the intent of the bill, but sometimes we have the feeling that you or those people who have given you this draft might have been a little bit

[Traduction]

Permettez-moi également de préciser en comparaison de celles qui nous ont précédées aujourd'hui, nous sommes une petite société. De toutes les grandes organisations et sociétés qui ont déposé devant vous, nous sommes de loin la plus petite. Nous sommes l'exemple typique de l'entreprise unique d'une petite ville des Prairies. Nous ne sommes pas bien gros, mais notre petite ville vit grâce à nous, et aussi, beaucoup de fermiers des environs. Bien entendu, nous sommes nous-mêmes heureux d'avoir une entreprise qui fonctionne.

Notre société s'appelle la *Prairie Malt Limited*; nous fabriquons du malt de première qualité pour les brasseries, les distilleries en général. Nous utilisons un orge spécial et exportons nettement plus de 50 p. 100 de notre production à des endroits qui, autrement, n'utiliseraient pas de malt canadien. Nous sommes donc de véritables exportateurs qui utilisent ce que le fermier exporterait de toute façon.

Nous avons 50 employés environ et sommes installés à Biggar, une petite ville de 2,500 habitants. Nous sommes indépendants. Nous n'avons aucun lien financier avec nos trois grands clients au Canada qui sont en fait les trois grandes brasseries, ni avec personne d'autre. Nous nous débrouillons par nos propres moyens depuis 10 ans. Nous tenons en dépit de l'effondrement du marché mondial pour notre produit. Nous sommes une des rares industries de cette production à ne pas avoir encore coulé. Si nous en sommes là, ce n'est pas tant, peut-être, grâce à la chance qu'à notre ingéniosité qu'à une gestion absolument réduite au minimum indispensable et un petit service de comptabilité et de calcul.

C'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui. Nous ne laissons passer aucune occasion de donner notre avis au gouvernement. Nous avons déjà déposé à plusieurs reprises devant l'Office de transport du grain de l'Ouest, et la législature, et nous devons dire, en toute humilité, que certains des changements que nous avons proposés ont été acceptés par votre Comité et par le gouvernement du Canada.

Nous ne nous présentons donc pas aujourd'hui devant vous en pensant que vous pourriez peut-être faire du bon travail ici ou que nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec vous. Nous venons vous proposer un certain nombre de changements.

Je vous dirai d'entrée, que c'est au principe même du projet de loi que nous en avons. Nous avons constaté que les règlements imposés par le gouvernement du Canada ne nous permettent pas de nous faire une place sur le marché mondial, et pourtant, nous avons besoin de celui-ci. Pour être compétitif à tous égards, il faut que nous ayons une place sur un marché mondial qui se moque des droits que vous imposez ou de ce qui se passe. Il faut que nous soyons compétitifs, et pour cela, il faut que nous soyons les meilleurs.

Dans cet esprit que nous avons lu le projet de loi. Nous sommes d'accords avec son contenu et avec son esprit, mais nous avons parfois l'impression que vous-mêmes ou ceux qui vous ont remis ce projet, étaient peut-être un peu

[Text]

too far from the business existence which we have to lead. We would like to impress upon you that whatever we have to say now in criticism is well meant and is meant to make a better bill of what could be very good legislation.

Right away, I would say that we have prepared something which evolves from the *Freedom to Move* paper here, and we will take the liberty later to give it to you. But right now it would be too much and we do not want to hold you up that way. It is partially a little bit old, because it was to the *Freedom to Move* paper, it was not to this bill, and that is why I am withholding it now. So we shall just talk as it comes, but I take the liberty of drawing from one paragraph here because it has not been addressed in the bill. It is very important to us, but I fully understand that you could not think of all contingencies.

This particular contingency is for a small shipper who is captive, and I forgot to say that is the most important thing. We are business-minded and we do not follow the small things, but I should just add that we are more captive than you could imagine. We are totally captive except for 15% of our product that goes out by truck. Otherwise, everything has to go out by rail. It has to go out by the CN, and 50% to 60% goes in export. The remainder is all kind of mixed. We have the grain transportation rate—the official rate to Thunder Bay—but from then on we go with the compensatory rates on to eastern Canada as far as Newfoundland and to the United States as far as the east coast and down to Florida. So we need everything. We need everybody's co-operation with this bill too.

• 1520

Coming back to this particular point that has not been made in your bill, we were desperate because we could not get the right cars from our rail company; we could not get the right cars from anybody really that were truly useful for our product. We have asked Canadian National to give us cars; we have invested money in those cars in order to make certain technical changes on them. Now we have these technical changes made; this is an investment that goes over the next 10 years. We have invested in the equipment of one rail company.

Now with this new act, which we could not foresee, this has not been taken care of. We are free according to this to go for rates to the CN or to the CP. What about the equipment? CP will surely not have any interest when we say we would like a rate from you, but we will take the equipment from the CN because we have to take it because our investment is in that equipment. We changed those cars; they still belong to the CN, but we have money

[Translation]

trop éloignés du monde des affaires dans lequel nous devons vivre. Nous tenons à souligner que les critiques que nous exprimons, le sont dans un but constructif et visent à améliorer encore ce qui pourrait être un excellent texte de loi.

D'emblée, je vous dirai que nous avons préparé quelque chose qui s'inspire de *Aller sans entraves* et que nous nous permettrons de vous remettre ce document plus tard. Mais ce serait trop pour le moment et nous ne tenons pas à ralentir ainsi le processus. Certains éléments de ce mémoire sont légèrement dépassés car ils traitaient d'*Aller sans entraves* et non du projet de loi actuel, et c'est la raison pour laquelle je ne vous le remet pas encore. Nous continuerons donc à parler à bâtons rompus, mais je me permettrai de m'inspirer d'un paragraphe qui traite une question négligée dans le projet de loi. Elle est très importante pour nous, mais je comprends parfaitement que vous n'ayez pas pu penser à toutes les éventualités.

Il s'agit du petit expéditeur captif—j'ai oublié de vous dire que c'était là le plus important. Nous sommes des gens d'affaires, et nous ne suivons pas les petits détails, et je tiens simplement à ajouter que nous sommes bien plus captifs que vous ne pouvez l'imaginer. Nous le sommes en effet totalement, sauf pour 15 p. 100 de notre produit qui est expédié par camion. Tout le reste est transporté par rail, c'est-à-dire, par le CN. Cinquante à soixante p. 100 de notre production est destinée à l'exportation; le reste est plus ou moins mélangé. Nous bénéficions du taux de transport du grain—le taux officiel jusqu'à Thunder Bay—mais à partir de là, on nous applique les taux compensatoires pour les expéditions vers l'est du Canada jusqu'à Terre-Neuve, et pour les expéditions vers les États-Unis jusqu'à la côte Est et la Floride. Nous avons donc besoin de tout pour nous en sortir. Nous avons également besoin de la coopération de tous en ce qui concerne ce projet de loi.

Revenons au point qui n'a pas été traité dans votre projet de loi: nous étions aux abois parce que nous ne réussissions pas à obtenir les wagons appropriés de notre compagnie de chemin de fer; en fait, il n'y avait pas moyen d'obtenir, de qui que ce soit, ces wagons vraiment adaptés au transport de notre produit. Nous avons demandé au CN de nous en fournir; nous avons investi de l'argent dans ces wagons afin de leur apporter certaines modifications techniques. C'est maintenant chose faite; c'est un investissement qui portera sur les 10 prochaines années. Nous avons investi dans l'équipement d'une petite compagnie de chemin de fer.

C'est là quelque chose dont il n'est pas tenu compte dans ce nouveau projet de loi, ce que nous ne pouvions pas prévoir. D'après lui, nous sommes libres de négocier des tarifs avec le CN ou le CP. Et le matériel? Cela n'intéressera certainement pas le CP lorsque nous lui dirons que nous voudrions qu'il nous accorde un certain tarif, si nous ajoutons que nous sommes obligés d'utiliser le matériel du CN parce qu'il représente un

[Texte]

in them. So that forces us practically out of the competition. We have to go with the CN again.

I might say we really do not complain about CN, but CN is a big business and they have to make money. We have to make money too. They are not going to be out on welfare just because of us. So what do we do? The bill does not say anything about this. We could not even move to arbitration on anything, because we insist on equipment being used that the bill says nothing about.

To make it short, we would ask you to instruct your lawyers to put in a draft article that takes care of people that have invested in equipment of one company prior to a certain point here. We did not know this would come. In one way or the other, the other rail lines, the competing rail lines, would be compelled or would be persuaded to take that into consideration and to quote to us nevertheless, although we want to use these cars, which we need for the quality of our product.

If you have questions, kindly ask me later. I would like to go on. I do not want to take too long.

The next amendment we would like to make is on subclause 48(4). We have had this act actually only for the last two days; we have made a kind of a perforce study of it. In subclause 48(4), you will find that a certain notice has to be filed there:

the carrier may, within seven days after the notice is served, request that the shipper, in writing, agree with the carrier to ship the goods to which arbitration relates in accordance with the decision of the arbitrator.

Now that is after the final offer. After the final offer from both sides, one more step is there before the arbitrator comes in. That step is that the carrier may come to the shipper and say that whatever the man is going to decide, if he decides for us for you, you will ship—a commitment, which can be sued for—you will ship what you have said you will ship. If you do not ship it, if you are not sure, then shut up and go away. That is really what it means.

Now that is not how business is done, at least not in the business we are in, and the business I would think of many others. We do not do business by getting rates and then shipping. We have to get rates and then we offer. There is no customer forced to take our offer but if we do not offer competitively, we never get any contract at all.

[Traduction]

investissement pour nous. Nous avons modifié ces wagons; ils appartiennent toujours au CN, mais nous y avons investi de l'argent. Cela nous écarte donc pratiquement de toute possibilité de concurrence. Nous sommes obligés de continuer à utiliser le CN.

Il ne s'agit pas de se plaindre du CN, mais c'est une grosse entreprise qui a besoin de gagner de l'argent, comme nous d'ailleurs. Elle ne va pas se réduire au chômage simplement pour nous faire plaisir. Que faire? Le projet de loi ne dit rien là-dessus. Nous ne pourrions même pas faire appel à un arbitrage puisque nous insistons sur l'utilisation d'un matériel sur lequel le projet de loi demeure muet.

En bref, nous vous prions de demander à vos avocats de rédiger, un projet, un article qui couvre ceux qui ont investi dans le matériel d'une société ferroviaire avant une certaine date. Nous ne savions pas ce qui nous attendait. D'une manière ou d'une autre, les lignes concurrentes seraient contraintes ou persuadées de tenir compte de cela et de nous proposer un tarif en dépit du fait que nous voulons utiliser les wagons d'une autre compagnie, dont nous avons besoin pour assurer la qualité de notre produit.

Si vous avez des questions à poser, veuillez les réserver pour tout à l'heure. J'aimerais poursuivre pour ne pas perdre de temps.

L'autre changement que nous voudrions voir adopté concerne le paragraphe 48(4). Nous n'avons ce projet de loi entre les mains que depuis deux jours et nous avons donc mis les bouchés doubles pour l'étudier. Au paragraphe 48(4), en cas de signification d'un avis:

le transporteur peut, dans les sept jours, suivant la signification de l'avis, demander que l'expéditeur conclue avec lui un accord écrit selon lequel les marchandises visées par l'arbitrage seront expédiées selon les termes de la décision de l'arbitre.

Ceci intervient après l'offre finale. Après l'offre finale des deux parties, il y a une étape supplémentaire avant l'intervention de l'arbitre. Cette étape est celle au cours de laquelle le transporteur peut dire à l'expéditeur que quelle que soit sa décision, il devra expédier ce qu'il s'était engagé à expédier, faute de quoi, il pourra être poursuivi en justice. Autrement dit, si vous n'expédiez pas votre produit, si vous n'êtes pas certains de ce que vous voulez faire, allez vous faire pendre. Voilà ce que ça veut dire en réalité.

Ce n'est pas ainsi qu'on procède dans le domaine des affaires, du moins dans celui auquel nous appartenons, et j'imagine, dans beaucoup d'autres secteurs. Nous ne fonctionnons pas en obtenant des tarifs et en faisant ensuite des expéditions. Nous obtenons d'abord des tarifs et nous faisons ensuite une offre. Aucun client n'est obligé d'accepter notre offre, mais si celle-ci n'est pas concurrentielle, nous n'obtiendrons jamais de contrat.

[Text]

[Translation]

• 1525

So to make us here give a commitment to a carrier to ship something which we have not even offered and which is not guaranteed to us to be taken by our customer puts an impossible burden on us and makes arbitration totally impossible for us. There is no way that we can go anywhere with that kind of thing.

In a typical case, let us say we offered to the Japanese or we offered to the eastern Canadian breweries or to the Americans; if they want our prices, they want to think about it for a while. And then according to the price, according to political circumstances, according to certain prevalences, they might say yes or might say no. Of course, we have to be competitive in the first place and we cannot be competitive unless we have a competitive freight rate.

But if the carrier asks us right away to guarantee that we will really ship, it will bankrupt us of course if we do not sell. So what we would request of you is to amend this subclause 48(4) to read:

Where a notice referred to in paragraph 3(a) has been served on a carrier, the carrier may, within seven days after the notice is served, request that the shipper, in writing, agree with the carrier to make a firm bona fide offer of the goods to which arbitration relates in accordance with the decision of the arbitrator.

That would be fair, and I have really the best interests of the carrier in mind, too. I am not just talking for myself, I am talking for the best interests of shippers who are in our position, and there must be many of them.

My next point refers to subclause 51(2). In paragraph 51(2)(g), there is something about the decision of the arbitrator in writing. Now, your enumeration there goes only to 51.2(g), if you will correctly read it. There is no paragraph (h). We would suggest an amendment to make a paragraph (h) there, which would lead... and to give the full sentence of which you have to go back there to:

The arbitrator, to be relevant to the matter, including such of the following factors as are relevant...

And then comes (a), (b), (c), (d) and we would put in (h) the relevant provisions of the national Competition Act.

Now, you know there is a new act in Ottawa. It is called the national Competition Act and it is supremely relevant to our position in the business life of Canada. We are very much aware it and we think it is a good act, and we think that the arbitrator here who might be a transportation specialist—he might be anybody who is good in business—but he surely might not have read the Competition Act, and we are not there when he makes his arbitration. We want to put his nose on it.

Nous obliger à nous engager, vis-à-vis d'un transporteur, à expédier quelque chose que nous n'avons même pas encore offert et qui ne sera pas nécessairement accepté par notre client nous impose donc un fardeau impossible à supporter et rend l'arbitrage totalement hors de question pour nous. Avec un tel système, nous sommes paralysés.

Prenons un exemple typique: disons que nous avons fait une offre aux Japonais ou aux brasseries de l'Est du Canada, ou encore aux Américains; s'ils veulent nos prix, ils veulent pouvoir y réfléchir. Ensuite, en fonction du prix, des circonstances politiques, de certains facteurs prédominants, ils nous disent non. Bien entendu, il faut, pour commencer, que nos prix soient concurrentiels, ce qui est impossible, à moins que nous ne bénéficions d'un tarif de transport concurrentiel.

Mais si le transporteur nous demande immédiatement de garantir nos expéditions, il nous mettra, bien sûr, en faillite si nous ne vendons pas. Nous vous demandons donc de modifier le paragraphe 48(4) dans les termes suivants:

En cas de signification de l'avis mentionné à l'alinéa 3a) au transporteur, celui-ci peut, dans les sept jours suivant la signification de l'avis, demander que l'expéditeur conclue avec lui un accord écrit selon lequel il offrira de bonne foi les marchandises qui font l'objet de l'arbitrage, conformément à la décision de l'arbitre.

Ce serait équitable, et ma proposition a également à coeur les intérêts du transporteur. Je ne prêche pas uniquement pour ma paroisse, je défends également les intérêts des expéditeurs qui se trouvent dans notre situation, et ils doivent être nombreux.

Ma remarque suivante a trait au paragraphe 51(2). Dans l'alinéa 51(2)g), il y a quelque chose au sujet de la présentation par écrit de la décision de l'arbitre. Or, l'article ne va que jusqu'à 51.2g). Il n'y a pas d'alinéa h). Nous proposons donc un changement qui permette d'ajouter un alinéa h)... et de reprendre la phrase du début en ces termes:

L'arbitre, pour tenir compte de tout autre élément utile, notamment ceux des facteurs suivants qui sont pertinents...

Après quoi nous avons les alinéas a), b), c), d), et nous ajouterions à l'alinéa h) les dispositions pertinentes de la Loi nationale sur la concurrence.

Vous savez que c'est une nouvelle loi, qu'elle s'appelle la Loi nationale sur la concurrence et qu'elle s'applique parfaitement à notre situation dans le secteur privé au Canada. Nous le savons très bien, et cette loi nous paraît excellente. Nous pensons également que l'arbitre pourrait être un spécialiste des transports—n'importe qui de compétent dans le domaine des affaires—mais il est fort possible qu'il n'ait pas lu la Loi sur la concurrence et que nous ne soyons pas là lorsqu'il rend sa décision. Ce que nous voulons faire, c'est lui mettre le nez en plein dessus.

[Texte]

Now, gentlemen, that is a federal act. You could hardly be in disagreement with it that the man acts according to a federal act. And if you think it is not necessary, why not? Why not put him on it, because some injustice might occur because he has not read it? And I can think of many traffic men who have not read our national acts.

The Competition Act, again, is not only important for us, it must be important for many people in our position in Canada.

The next amendment we would refer to is subclause 135(3). I must admit that we have not understood even the motivation of it. We have tried to think about it, but we cannot make head and tail out of it. You probably know it better than we do and we are sometimes in ignorance about what happens in Ottawa and why these things happen.

You go to subclause 135(3) and you will find that they said:

A competitive line rate shall not be established. . .

Meaning as a captive shipper, there is a certain privilege taken away from us for the movement of trailers on freight cars, containers on freight cars or less-than-carload traffic, except for containers that arrive by water to port or come from port and so on. What we do not understand is what you or the railways have against the flatcars and containers.

• 1530

The Chairman: That one is very easy. Your other two are very interesting. Seriously however, how many amendments do you have, Mr. Presber?

Mr. Presber: This is the last one, sir.

The Chairman: Oh, that is very good. There is a very easy explanation to that one, as I interpret it. I may be wrong, but it is to prevent the railways that have their own fleet of trailers from doing their own deal amongst themselves.

Mr. Presber: All right, sir. We admit freely that we did not know the reason.

The Chairman: This is how I interpret it.

Mr. Presber: We would like to make you aware of our point. Whatever the reason is behind it—I am sure there is a very good reason behind it—there should be a provision making an exception to the exception. Due to certain developments in eastern Canada, some people have only trucking access to their plants, but we cannot truck it. That is impossible. We have to ship by rail.

Therefore, certain privileges of customer shipping are taken away from us. We are thinking about buying our own containers, leasing our own flatcars and going directly to the customers who cannot accept our shipments of malt.

[Traduction]

Il s'agit là, messieurs, d'une loi fédérale. Vous ne pourriez guère reprocher à l'arbitre d'agir en conformité de cette loi. Et si vous ne jugez pas cela nécessaire, pourquoi pas? Pourquoi ne pas la lui mettre sous le nez, à cause des injustices qui pourraient être causées du fait qu'il ne l'a pas lue? Je connais bien des agents de la circulation qui n'ont pas lu nos lois fédérales.

La Loi sur la concurrence, je le répète, n'est pas seulement importante pour nous, elle doit l'être également pour beaucoup d'autres qui vivent une situation analogue à la nôtre au Canada.

L'autre changement qui nous intéresse concerne le paragraphe 135(3). Je dois reconnaître que nous n'avons même pas compris ce qui le motivait. Nous avons bien essayé de le faire, mais il ne nous paraît avoir ni queue ni tête. Vous le connaissez probablement mieux que nous, qui ignorons parfois ce qui se passe à Ottawa et n'en comprenons pas les raisons.

Si vous vous reportez au paragraphe 135(3), vous pouvez lire ceci:

Il n'est pas établi de prix de ligne concurrentiel. . .

En tant qu'expéditeur captif, je considère que cela nous enlève un certain avantage en ce qui concerne le transport de remorques sur wagons plats, de chargements non complets, sauf de conteneurs qui arrivent par eau à un port, etc. Nous ne comprenons pas ce que vous avez à reprocher, vous-mêmes ou la société de chemins de fer, aux wagons plats et aux conteneurs.

Le président: Là, c'est bien facile. Les deux autres sont aussi très intéressants. Mais restons sérieux, il vous reste encore combien de vérifications, monsieur Presber?

M. Presber: C'est la dernière.

Le président: Ah, très bien. Il y a là une explication très facile, si mon interprétation est bonne. Je peux me tromper, mais c'est pour empêcher les sociétés de chemins de fer qui possèdent leur propre parc de semi-remorques de passer leurs accords entre elles.

M. Presber: Je comprends. Nous reconnaissons bien volontiers que nous n'en connaissons pas la raison.

Le président: C'est mon interprétation.

M. Presber: Nous aimerions que vous compreniez bien notre argumentation. Quelle que soit la raison qui l'explique, et je suis sûr qu'il y a une très bonne raison pour cela, il faudrait faire une exception à cette exception. Étant donné la situation qui règne dans l'Est du Canada, certaines personnes ne peuvent avoir accès à leurs installations que par camion, mais nous ne pouvons faire d'expédition par camion. C'est impossible. Nous devons expédier la marchandise par chemin de fer.

De ce fait, certains privilèges liés aux expéditions des clients nous sont retirés. Nous envisageons d'acheter nos propres conteneurs, de louer en prêt-bail nos propres wagons plats et de desservir directement les clients qui ne peuvent accepter nos expéditions de malt.

[Text]

This position practically cuts us off from competition. Instead of making more competition, it makes less competition for the business in Canada. We are prevented from thinking of container traffic with our own containers.

An amendment I would prefer is one that gives the CN company a right to ship in their containers, as long as the container belongs to them, as long as they are rightfully leased to them, or something of the sort, and as long as they have freight cars for it. Otherwise, we are prevented from competing in eastern Canada at any plant that does not have a rail facility.

That is the last of my amendments. I might just say that we are all in expectance of the review of the Western Bank to the Transportation Act, that a new act might come out or the old one might be very soon reviewed and have certain provisions that were not there before.

There is much in this act that has a reference in one way or the other. . . Many of the things we cannot correctly appraise and assess as to the damage or the benefit, because the other act is not quite clear to us.

We do not know what is coming, but I want to warn you there is a direct relationship here that must not be forgotten; you can sink us altogether if this relationship between the new western transportation act and our old one is not watched. . . gives us a freedom of movement, or whatever this bill does now.

Last but not least, I would like to say why we appreciate the confidentiality clause. We know there are reasons for it.

To make a confidentiality clause without limits could put too many small industries such as ours into a terrible position of having to compete with a giant competitor. That is what we are practically doing.

Our competitor, as fair as he might be, is in business. He wants to make money. The competitor with many plants—we have only one—can use the transportation system not to negotiate, because it is more efficient, but as a marketing tool to smash a small competitor.

If you have many plants, you can be charged a bit more as long as you are given on a competitive [*Inaudible—Editor*]*—*where we are also—you can be given \$10 less. It might still be compensatory, but the fact is we might be charged so much that it is impossible for us. . . we would never sell anything.

[Translation]

Cette situation nous met pratiquement à l'écart de la concurrence. Au lieu de renforcer la concurrence, elle rend la concurrence moins grande pour les entreprises du Canada. On nous empêche de penser à acheminer nos marchandises à l'aide de nos propres conteneurs.

Je préférerais une modification accordant au CN le droit d'expédier ses marchandises dans ses propres conteneurs, dans la mesure où ces conteneurs lui appartiennent, où ils lui sont dûment loués par l'intermédiaire d'un prêt-bail, ou selon toute autre modalité, et dans la mesure où il dispose de wagons de marchandises pour les transporter. Sinon, nous ne pouvons pas exercer notre concurrence dans l'Est du Canada dans toute installation à laquelle il n'est pas possible d'accéder par chemin de fer.

Voilà ma dernière modification. J'ajouterai simplement que nous attendons tous la révision de la partie de la Loi sur les transports s'appliquant à l'Ouest, qu'une nouvelle loi soit adoptée ou que l'ancienne soit revue et corrigée dans les plus brefs délais, afin d'y rajouter certaines dispositions qui manquaient jusque-là.

Beaucoup de dispositions de cette loi peuvent faire pencher à l'avance dans un sens ou dans l'autre. . . Il y a beaucoup de choses qu'il nous est difficile d'évaluer et dont on ne peut pas vraiment voir les avantages ou les inconvénients parce que l'autre loi ne nous apparaît pas claire.

Nous ne savons pas ce qui nous attend, mais je dois vous avertir dès maintenant qu'il y a là un lien direct qu'on ne peut négliger; vous risquez de nous couler purement et simplement si vous ne prêtez pas attention à ce lien entre la nouvelle loi sur les transports dans l'Ouest et l'ancienne loi. . . donnez-nous une liberté de mouvement, ou ce que prétend donner ce projet de loi, dès maintenant.

Enfin, et ce n'est pas le moins important, j'aimerais préciser les raisons pour lesquelles nous apprécions la clause de confidentialité. Nous en connaissons les raisons.

Établir une clause de confidentialité sans fixer de limites reviendrait éventuellement à placer trop de petites industries comme les nôtres à la merci d'un concurrent géant. C'est pratiquement ce que nous sommes en train de faire.

L'autre concurrent, en dépit de toutes ses bonnes dispositions, est dans les affaires. Il veut gagner de l'argent. Ce concurrent, qui dispose de nombreuses installations, alors que nous n'en avons aucune, peut se servir du système de transport non pour négocier, en raison de sa plus grande efficacité, mais comme un outil de mise en marché destiné à casser les reins d'un concurrent plus faible.

Il se peut que celui qui possède de nombreuses installations paie un tarif légèrement supérieur dans un système concurrentiel [*Inaudible—Éditeur*]*—* comme le nôtre, mais, dans le nouveau système, il va peut-être obtenir une déduction de 10\$. La société de transport s'y retrouvera peut-être encore, mais il se peut que la

[Texte]

If I had more time, and I am keenly aware of the privilege I have here of talking... We have many examples in which this could be abused to the detriment of a small company like us, who are highly efficient, technologically on top, not just in Canada but in North American world, but could still go bankrupt by this confidentiality clause by rates not being made available to us that are available to others in the way of taking the railways as a tool of competition, as opposed to having to determine they can be more efficient.

We do not mind efficiency. If our competitors have unit trains, if they have better ways of switching their product about, give them all the benefits that there are. But who knows what these confidential rates—what the real reason is for that rate? We do not even know if it is compensatory or not. How shall we find out?

We ask for access to rates. When they have been negotiated that might be confidential, or parts of it confidential. In cases like ours, however, where it is truly a captive shipper there has to be some accessibility or you will find it is your highly efficient, top industries which will carry a certain region like we do in this part of Canada, that go bankrupt. This is not because of better competition, but because of a misconceived competition, where things have gone wrong which could not be controlled because of being too confidential.

I thank you, Mr. Chairman. I am sorry I took so long.

The Chairman: No, no, Mr. Presber, it has been most interesting and gives such a human dimension to a very specialized trade which has interests around the world and comes right here from the heartland of the prairies and the wheatfields, so we were interested in your suggested amendments.

Regarding your question about rates in the act, I think you show the astuteness of your company in the way you have dissected this bill and in some of the concerns you have raised. I would be a little nervous if I were a competitor against you, the way you have made your presentation here.

You are going to succeed in spite of, or because of the NTA. We are certainly going to take those amendments under consideration. All rates are supposed to be compensatory. There is another section of the bill which

[Traduction]

différence soit telle pour nous que la situation deviendra intenable... nous ne pourrions plus rien vendre.

Si j'avais un peu plus de temps, et je suis bien conscient du privilège qui m'est accordé ici de parler devant vous... Je pourrais citer de nombreux exemples qui montreraient que l'on peut abuser de cette situation au détriment des petites entreprises comme la nôtre, très efficaces, à la pointe du progrès technique, non seulement au Canada, mais dans toute l'Amérique du Nord, qui risquent cependant d'être mises en faillite par cette clause de confidentialité parce qu'elles ne pourront bénéficier des tarifs offerts à leurs concurrents, les tarifs de transport par chemin de fer étant utilisés comme des outils contre la concurrence, et non comme un moyen d'améliorer la rentabilité du transport par chemin de fer.

Nous n'avons rien contre l'efficacité. Si nos concurrents ont des trains unitaires, s'ils trouvent de meilleurs moyens pour acheminer leurs marchandises, qu'ils en retirent tout le bénéfice correspondant. Mais que sait-on de ces tarifs confidentiels, quelle est leur véritable raison? On ne sait même pas s'ils sont payants ou non pour l'entreprise qui les exige. Comment faire pour le savoir?

Nous voulons connaître les tarifs. Il se peut que certains d'entre eux puissent être confidentiels, en tout ou en partie. Toutefois, dans des cas comme le nôtre, lorsqu'on est en présence d'un expéditeur qui a véritablement les mains liées, il faut que l'on puisse avoir accès d'une manière ou d'une autre à l'information sur les tarifs si l'on ne veut pas mener à la faillite certains secteurs et industries de pointe, très efficaces, qui entraînent derrière eux des régions entières, comme nous le faisons ici, au Canada. La concurrence n'en serait pas améliorée, ce serait une concurrence dévoyée, et on perdrait le contrôle de la situation par excès de confidentialité.

Je vous remercie, monsieur le président. Veuillez m'excuser d'avoir parlé si longtemps.

Le président: Non, non, monsieur Presber, votre intervention était particulièrement intéressante et elle a apporté une dimension humaine à un commerce très spécialisé qui intéresse le monde entier et qui prend naissance ici même, au coeur des Prairies et de l'immensité des champs de blé. Je vous prie de croire que nous sommes très intéressés par les modifications que vous proposez.

Pour en revenir à votre question sur les tarifs dans la loi, je pense que votre entreprise a fait preuve d'une grande intelligence dans la manière dont elle a disséqué ce projet de loi et dont elle nous a fait part de ses préoccupations. Je serais un petit peu inquiet si j'étais l'un de vos concurrents en voyant la manière dont vous avez su présenter vos arguments.

Vous réussirez en dépit de la LNT ou grâce à celle-ci. Nous tiendrons certainement compte de ces modifications. Tous les tarifs doivent être rémunérateurs. Il existe un autre article du projet de loi qui dispose, comme vous le

[Text]

says there is a public interest appeal if you do not think the rate is, as you are most likely aware.

You raise some very precise points. The last one and I sort of simplified it, about the railways having their own fleet of trailers— but it is intermodal traffic and the only place where it is exempt is when it comes in by ship because then they feel it is captive because it is in a port.

Now, whether your suggestion would be that your situation was so captive, I do not know. We will certainly look at it.

Mr. Reid: On a point of order, Mr. Chairman, can the witness not yet send his submission in writing so that the clerk—

The Chairman: Oh, yes. I like Mr. Reid's very valid suggestion. You have the *Freedom to Move* paper on the philosophy, I gather, and that would be interesting, but actually more helpful would be for you to send us in writing what you articulated here today with any more amplification you want.

We are moving behind and I know members may want questions, but their questions are going to be directly relevant to what you said. We are not going to get into a lot of other large questions that NTA raises. So I will throw it open to questions.

Mr. Benjamin: Does he have a copy of the bill?

The Chairman: He certainly has had a copy of the bill because he dissected it very well.

Mr. Presber: The work I have just proposed I did in the last two hours.

The Chairman: If you can do that in two hours, then we will certainly get a very interesting, substantive memo from you.

I think, frankly, it was self-explanatory, unless there is something for members to clarify what you said. I thought it was very clear, but only that is going to be allowed, because we must move on.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, just to the first point. The gentleman referred to the funding they have placed into the equipment that is now used by CN. Does all of your product go by way of rail cars that you have a holding in?

Mr. Dennis G. Schreiber (Director of Sales and Transportation, Prairie Malt Limited): The majority of the north American movement of malt to breweries is done in these specialized cars, yes.

[Translation]

savez certainement, qu'il est possible de faire appel dans l'intérêt général lorsque ce n'est pas le cas.

Vous avez soulevé des points très précis. Le dernier d'entre eux, et je simplifie quelque peu, évoque la question des sociétés de transport par chemins de fer qui possèdent leur propre parc de semi-remorques, mais il s'agit là d'un transport intermodal qui ne fait l'objet d'une exemption que lorsque les marchandises arrivent par bateau, le marché étant alors considéré comme captif parce qu'il s'agit d'un port.

Je ne sais pas si, comme vous nous le dites, vous avez dans votre cas tout autant les mains liées. Nous nous pencherons très certainement sur votre cas.

M. Reid: J'invoque le Règlement, monsieur le président; le témoin ne pourrait-il pas nous faire parvenir son intervention par écrit pour que le greffier. . .

Le président: Oui, je suis tout à fait d'accord avec ce que propose M. Reid. Vous avez, j'imagine, le document *Aller sans entraves* sur la philosophie du projet, et ce serait très intéressant, mais je pense qu'en fait, il serait plus utile pour nous que vous nous remettiez par écrit le contenu de votre intervention d'aujourd'hui en y apportant tous les développements que vous jugerez nécessaires.

Nous sommes en retard sur notre horaire, et je sais que les membres du Comité ont des questions à vous poser, mais je leur demande de vous poser des questions ayant un lien direct avec votre intervention. Il ne faudrait pas que nous débordions sur les autres grands domaines abordés par la LNT. Je passe donc à la période des questions.

M. Benjamin: Le témoin a-t-il un exemplaire du projet de loi?

Le président: Il en a certainement un exemplaire, car il l'a très bien analysé.

M. Presber: Le travail dont je vous ai fait part, je viens de le faire en deux heures.

Le président: Si vous pouvez faire un tel travail en deux heures, je compte sur vous pour nous rendre un mémoire d'un grand intérêt, qui aborde les questions de fond.

Bien franchement, je pense que tout a été clair, à moins que les membres n'aient des éclaircissements à demander sur un point précis. Je pense que tout était très clair, mais je n'en dirai pas plus, car il nous faut aller de l'avant.

M. Belsher: Monsieur le président, je voudrais juste revenir sur le premier point. Le témoin nous a parlé de sa participation au financement du matériel utilisé à l'heure actuelle par le CN. Vos produits sont-ils tous acheminés au moyen de wagons de chemin de fer dans lesquels vous avez une participation?

M. Dennis G. Schreiber (directeur des ventes et des transports, Prairie Malt Limited): Oui, la majeure partie du transport du malt destiné aux brasseries en Amérique du Nord se fait par l'intermédiaire de ces wagons spécialisés.

[Texte]

Mr. Belsher: Then, do you get a preferential rate because you have a stake in the equipment, the rolling stock that is being used?

Mr. Schreiber: No. The investment was made in order to get into those markets which we could not under the available equipment.

Mr. Belsher: If you do not get a preferential rate then I wonder at your suggestion that because you have a stake in that—why your first amendment is necessary. I was taking it that you were getting the preferential rate, and because you were, then you likely would not be able to get the same from the opposition railway.

• 1540

Mr. Schreiber: No, I guess what our amendment would refer to is that because we have this money invested in rail equipment and in the specific fleet of rail cars, there should be something in there that requires either railway to accept those cars so we will in fact have access to both regardless of who owns the car.

Mr. Belsher: So CN could not say no, you cannot use that equipment, because you are locked into that now.

The Chairman: Thank you again for your very practical insight from your very definite experience in this field, and for those specific suggestions for amendments to the bill. When you can send us the written thing, it is also going to help us. We will get the transcript, but it will help us to have it from you. Thank you very much.

I will now call on the Government of Saskatchewan, and appearing on its behalf are Mr. Neil Petrovitch, Mr. Jack Sutherland, Mr. Bill McLaren, and Mr. Phil Pearson.

Mr. Jack Sutherland (Deputy Minister, Department of Highways and Transportation, Government of Saskatchewan): Thank you, Mr. Chairman. I am appearing on behalf of our Minister, the Hon. Grant Hodgins. Mr. Hodgins extends his apologies for not being available today, but he has some important Cabinet deliberations on this afternoon.

I would like to introduce the panel of officials in attendance: Bill McLaren, Chairman of the Highway Traffic Board; Mr. Neil Petrovitch, Director of the Transportation Policy Branch; and Phil Pearson, Executive Director of the Transportation Planning and Research Division.

Next I will present the summary comments of our submission.

[Traduction]

M. Belsher: Est-ce que vous bénéficiez en conséquence d'un tarif préférentiel parce que vous avez participé au financement du matériel roulant utilisé?

M. Schreiber: Non. Cet investissement avait pour but de trouver des débouchés sur des marchés qu'il était impossible d'atteindre avec l'équipement disponible.

M. Belsher: Si vous ne bénéficiez pas d'un tarif préférentiel, je me pose des questions sur votre proposition, compte tenu du fait que vous avez une participation, et je me demande si la première modification que vous proposez est nécessaire. J'étais parti du principe que vous bénéficiez d'un tarif préférentiel et que, de ce fait, vous ne pourriez plus vraisemblablement obtenir les mêmes avantages de la part d'une société de transport par chemin de fer concurrente.

M. Schreiber: Non, ce que veut dire notre modification, c'est que, compte tenu du fait que nous avons investi tout cet argent dans l'équipement de chemin de fer et dans un parc de wagons spécialisés, il faudrait qu'une disposition oblige dans la loi les deux sociétés de transport par chemin de fer à accepter ces wagons pour que nous puissions, dans la pratique, avoir accès aux deux réseaux, quel que soit le propriétaire des wagons.

M. Belsher: Le CN ne pourrait donc pas refuser le droit d'utiliser ce matériel en prétextant du fait que l'on a les mains liées.

Le président: Je vous remercie une fois encore de nous avoir fait bénéficier de vos connaissances pratiques et de votre très grande expérience du domaine en apportant des propositions de modification sur des points très précis du projet de loi. Lorsque vous nous les aurez communiquées par écrit, vos observations nous seront par ailleurs très précieuses. Nous aurons une transcription de cet entretien, mais votre propre compte rendu par écrit lui donnera un autre éclairage. Merci beaucoup.

Je donne maintenant la parole au gouvernement de la Saskatchewan, représenté par MM. Neil Petrovitch, Jack Sutherland, Bill McLaren et Phil Pearson.

M. Jack Sutherland (sous-ministre, ministère de la Voirie et des Transports gouvernement de la Saskatchewan): Merci, monsieur le président. Je comparais ici au nom de notre ministre, l'honorable Grant Hodgins. M. Hodgins vous prie de bien vouloir l'excuser de ne pas comparaître ici aujourd'hui, mais il devait assister à une importante délibération du Cabinet cet après-midi.

J'aimerais maintenant vous présenter le groupe de responsables qui sont ici avec moi: Bill McLaren, président de la Commission du transport routier, Neil Petrovitch, directeur de la Direction de la politique des transports, et Phil Pearson, directeur général de la Division de la planification et de la recherche sur les transports.

Voici maintenant les grandes lignes de notre intervention.

[Text]

First, the Government of Saskatchewan wishes to take this opportunity to welcome the committee to Saskatchewan and to Regina. We are pleased the committee has decided to travel and you are able to hear submissions in Saskatchewan.

Mr. Benjamin: That was a tough fight.

Mr. Sutherland: My summary comments will deal first with a brief background on the importance of transportation in Saskatchewan. I will then relate to you the areas of agreement and the concerns Saskatchewan has about Bills C-18 and C-19.

Just a little background. Saskatchewan's economy is principally based on the production and export of primary and resource products. In 1985 Saskatchewan originated 56 million tonnes of product, valued at \$7.3 billion and transported out of the province. This represents 45% of our gross domestic product. The railways move 52% of the tonnage originated in and transported out of Saskatchewan; trucks, 28%; pipelines, 17%; and the air mode, 4%. Total 1985 transport revenues generated from products originating in and moving out of Saskatchewan were \$940 million. The rail freight revenue from this amounted to \$790 million and the truck revenue was \$155 million.

As the majority of our export products are of relatively low value and are located farther from tide water than our competitors', we are reliant on transportation to move our products to an export position and finally to the customer. Considering the high-volume, low-value, and distance-to-tide-water characteristics, we require low-cost transportation to get our products to their destinations.

• 1545

To remain competitive we require transportation services at a reasonable price; a price that recognizes the shipper's ability to pay and the shipper's ability to the right to earn a profit. Although the rail mode handles the majority of our exports, the road trucking mode plays a significant role in our economy.

With the above background in mind, it is evident that any changes to existing transportation policy, law, or regulation in any mode, is of vital interest to Saskatchewan as we are dependent on transportation for our economic success.

To touch on some areas of agreement, Saskatchewan is particularly pleased to see additions to the declaration of National Transportation Policy. The provisions for safety, interests of travellers, intramodal rail competition, the principle recognizing transportation as a key to regional

[Translation]

Tout d'abord, le gouvernement de la Saskatchewan se félicite d'avoir la possibilité d'accueillir le Comité en Saskatchewan et à Regina. Nous sommes très heureux que le Comité ait décidé de se déplacer et de tenir des audiences en Saskatchewan.

M. Benjamin: Ça n'a pas été facile.

M. Sutherland: Dans les grandes lignes de mon exposé, j'aimerais tout d'abord donner un aperçu de l'importance des transports en Saskatchewan. J'aborderai ensuite les principaux points d'accord, puis les préoccupations de la Saskatchewan au sujet des projets de loi C-18 et C-19.

Commençons par un bref aperçu. L'économie de la Saskatchewan est fondée principalement sur la production et l'exportation de matières premières et de produits du secteur des ressources naturelles. En 1985, la Saskatchewan a expédié à l'extérieur de la province 56 millions de tonnes de produits dont la valeur s'élevait à 7,3 milliards de dollars. Cette somme représente 45 p. 100 de notre produit intérieur brut. Cinquante-deux p. 100 du tonnage des marchandises provenant de la Saskatchewan et transporté à l'extérieur de la province sont acheminées par chemin de fer, 28 p. 100 par camions, 17 p. 100 par oléoducs et 4 p. 100 par la voie des airs. En 1985, les marchandises provenant de la Saskatchewan et acheminées à l'extérieur de la province ont procuré au total 940 millions de dollars de recettes au secteur des transports. Sur ce total, 790 millions de dollars sont allés aux chemins de fer et 155 millions de dollars au secteur du camionnage.

La majorité de nos produits d'exportation ayant une valeur unitaire relativement faible et se trouvant à une distance plus grande de la mer que ceux de nos concurrents, nous dépendons donc des transports pour acheminer nos produits jusqu'au point d'exportation et, en fin de compte, jusqu'au client. Si l'on tient compte des forts tonnages, de la faible valeur unitaire et de l'éloignement par rapport à la mer qui caractérisent nos produits, nous avons besoin de transports bon marché pour amener nos produits à destination.

Pour rester concurrentiels, nous avons besoin de services de transport à un prix raisonnable; un prix qui tienne compte de la capacité de payer de l'expéditeur et de sa capacité de rentabiliser son produit. Nos exportations sont en majorité acheminées par chemin de fer, mais le camionnage joue un rôle important dans notre économie.

Lorsque l'on connaît cette situation, il est évident que toute modification apportée aux politiques, aux lois ou aux règlements s'appliquant à un mode de transport quelconque intéresse au tout premier chef la Saskatchewan, dont la réussite économique est tributaire des transports.

Pour en venir aux points d'accord, la Saskatchewan se félicite que l'on ait élargi la déclaration portant sur la politique nationale des transports. Les dispositions s'appliquant à la sécurité, à l'intérêt des voyageurs, à la concurrence entre lignes de chemin de fer, au principe

[Texte]

economic development, and the mobility of persons, including the disabled, are all very welcome.

Saskatchewan believes Bill C-18 creates a proper balance between the shippers' and the carriers' interests, such that the best use of all available modes of transportation, at the lowest total cost, will be achieved to serve the needs of Canada's shippers and travellers.

A lower cost transport system is required to ensure that Canada and Saskatchewan can increase our volume of exports. Bill C-18 will provide a lower-cost transport system by ending collective railway rate making, establishing confidential contract provisions, introducing competitive access provisions, such as competitive line rates, running rights, joint track use, terminal running rights, plus a few other areas such as connections and interswitching. It also introduces dispute-resolving mechanisms for private disagreements such as mediation and final-offer arbitration. It also streamlines the existing interest provisions.

I will now move to some of the areas of concerns related to the bill. Saskatchewan has identified several areas of concern in our submission and we have offered recommendations to remedy those concerns. We will attempt to summarize our major concerns and recommendations in the next few minutes, and then we will leave the remaining concerns and recommendations to your own perusal of our submission.

We will start with the National Transportation Policy. We believe this is the most important section of the bill and we have the following comments: Shippers, travellers, and carriers should not be subject to the impacts of unfair or destructive competitive practices. To avoid this circumstance, Saskatchewan recommends that a new principle be added after paragraph 3(1)(b). The principle would be that each carrier or mode of transportation establishes and maintains fares, rates, and conditions that do not constitute unfair or destructive competitive practices.

Saskatchewan is concerned with the definition of public interest. Our concern is that the government of the day could issue policy directives to the National Transportation Agency that might be inconsistent and in conflict with the National Transportation Policy set out in subclause 3(1).

The public interest could change from year to year without legislative amendment. Saskatchewan recommends that paragraph 4(b) be deleted. Saskatchewan finds that the definition of the term "shipper" to be

[Traduction]

reconnaissant le rôle fondamental joué par les transports dans le développement économique régional et à la mobilité des personnes, y compris des handicapés, sont tout à fait les bienvenues.

La Saskatchewan considère que le projet de loi C-18 fait bien la part des choses entre les intérêts des expéditeurs et ceux des transporteurs, de façon à ce que l'on puisse utiliser au mieux les divers modes de transport disponibles, au moindre coût, en tenant compte à la fois des besoins des expéditeurs et des voyageurs au Canada.

Le Canada et la Saskatchewan ont besoin de bénéficier de transports moins coûteux pour pouvoir augmenter le volume de leurs exportations. Le projet de loi C-18 nous dotera d'un système de transport moins coûteux en mettant fin à la fixation commune des tarifs de chemin de fer, en établissant des dispositions régissant les contrats confidentiels, en renforçant la concurrence par l'intermédiaire des tarifs de ligne concurrentiels, des droits de circulation, des droits d'utilisation en commun des voies et des droits de circulation dans les têtes de ligne, ainsi qu'en aménageant d'autres secteurs, comme ceux des raccordements et des changements de voies. La loi établit par ailleurs des mécanismes permettant de résoudre les conflits en cas de désaccords privés en recourant à la médiation ou à l'arbitrage. Elle rationalise en outre les dispositions s'appliquant aux intérêts existants.

Je voudrais passer maintenant aux différents sujets de préoccupation en ce qui a trait à ce projet de loi. La Saskatchewan a défini plusieurs sujets de préoccupation dans son mémoire et a présenté des recommandations pour y porter remède. Nous nous efforcerons de résumer nos principales préoccupations et nos diverses recommandations au cours des prochaines minutes, puis nous vous laisserons le soin d'examiner les autres lorsque vous prendrez connaissance de notre mémoire.

Nous commencerons par la politique nationale des transports. Il s'agit à notre avis de la partie la plus importante du projet de loi, et nous ferons l'observation suivante: il ne faut pas que les expéditeurs, les voyageurs et les transporteurs soient soumis aux aléas de pratiques concurrentielles destructrices et déloyales. Pour éviter cette situation, la Saskatchewan recommande qu'un nouveau principe soit ajouté à la suite de l'alinéa 3(1)b). Selon ce principe, chaque transporteur et chaque mode de transport devra établir et pratiquer des tarifs, des prix et des conditions de transport qui ne peuvent être assimilés à des pratiques déloyales ou destructrices vis-à-vis de la concurrence.

La Saskatchewan est préoccupée par la définition de l'intérêt public. Nous avons peur que le gouvernement du moment n'impose des directives de politique à l'Office national des transports qui soient en contradiction avec la politique nationale des transports établie par le paragraphe 3(1).

L'intérêt public peut changer d'une année à l'autre en l'absence de toute modification législative. La Saskatchewan recommande que l'on supprime le paragraphe 4b). La Saskatchewan trouve que la définition

[Text]

inadequate. As presently defined, the term makes no reference to travellers, associations representing travellers, or agents, brokers, or associations representing shippers.

We recommend that the term, "shipper" be defined as follows:

Shipper means any person who causes to be sent or receives goods or who travels by means of a carrier or intends to do so.

The National Transportation Agency. We have concerns with clause 20 as it would mean the closure of the existing office of the Canadian Transport Commission in Saskatoon.

Clause 20 is also in conflict with the *Freedom to Move* policy document that spoke to the establishment of regional offices.

We therefore recommend that, in addition to clause 20, you allow for the establishment of regional offices of the National Transportation Agency. We also have concerns with subclause 36(2), as it limits our government's intervention ability to a hearing of the agency. We again recommend that the word "proceeding" be substituted for the word "hearing".

• 1550

Final-offer arbitration. To function properly, final-offer arbitration will require rail cost disclosure to the arbitrator and the shipper to enable those parties to properly and adequately utilize the arbitration considerations in subclause 51(2). We recommend that a subclause (3) be added to clause 49 to include provision of rail cost information by the agency.

Rail freight rates, and tariffs in particular. Clauses 115 to 117 inclusive, in dealing with the issuance and publication of tariffs, have no requirement for the filing of tariffs with the agency. The agency must, in all cases, have knowledge of what the railways charge for the carriage of goods. Tariff filings provide the basis for enforcement. We therefore recommend that subclause 115(1) be amended, such that the railways must issue tariffs and file a copy of each tariff with the agency.

Competitive line rates. We strongly support the competitive line rate provisions in Bill C-18 as providing competitive rail access to captive shippers. Saskatchewan's concerns and recommendations on competitive line rates are briefly discussed as follows. Subclauses 134(2) and (7) and paragraph 136(c) speak to establishing a competitive line rate applicable to the movement of traffic by the local carrier to the nearest interchange with a connecting carrier.

[Translation]

du terme «expéditeur» n'est pas satisfaisante. Tel qu'il est actuellement défini, ce terme n'enlobe aucunement les voyageurs, les associations représentant les voyageurs, ou encore les mandataires, les courtiers ou les associations représentant les expéditeurs.

Nous recommandons que l'on définisse la notion d'«expéditeur» dans les termes suivants:

Le terme expéditeur désigne toute personne qui fait envoyer ou reçoit des marchandises ou qui voyage ou a l'intention de voyager en faisant appel à un transporteur.

L'Office national des transports. Nous ayons des inquiétudes au sujet de l'article 20, qui entraînerait la fermeture du bureau actuel de la Commission canadienne des transports à Saskatoon.

L'article 20 est par ailleurs contraire aux orientations exprimées dans le document *Aller sans entraves*, qui parle de l'établissement de bureaux régionaux.

En conséquence, nous recommandons qu'en plus des dispositions prévues à l'article 20, on permette la création de bureaux régionaux de l'Office national des transports. Nous sommes aussi préoccupés par le paragraphe 36(2), qui limite les possibilités d'intervention de notre gouvernement lors des audiences devant l'office. Nous recommandons là encore que l'on substitue le terme «procédure» à celui «d'audience».

Arbitrage. Pour que l'arbitrage joue bien son rôle, il faudra que la société de transport par chemin de fer divulgue ses coûts à l'arbitre et à l'expéditeur, de manière à ce que les parties puissent véritablement tirer parti des considérations liées à l'arbitrage au paragraphe 51(2). Nous recommandons que l'on ajoute un paragraphe (3) à l'article 49, afin de prévoir la divulgation à l'office d'information sur le coût des chemins de fer.

Le prix du transport des marchandises par chemin de fer, et les tarifs en particulier. Les articles 115 à 117 inclus, qui traitent de l'élaboration et de la publication des tarifs, n'exigent pas que ces tarifs soient déposés auprès de l'office. L'office doit savoir en toute circonstance quel est le tarif exigé par les sociétés de chemins de fer pour transporter les marchandises. Le dépôt des tarifs auprès de l'office est une condition indispensable à l'application de la loi. Nous recommandons donc que le paragraphe 115(1) soit modifié de façon à ce que les sociétés de transport par chemin de fer publient leurs tarifs et en déposent un exemplaire auprès de l'office.

Prix de ligne concurrentiels. Nous sommes délibérément en faveur des dispositions s'appliquant aux prix de ligne concurrentiels dans le projet de loi C-18, car elles permettent aux expéditeurs qui ont les mains liées d'avoir accès à des tarifs de chemin de fer concurrentiels. Les préoccupations et les recommandations de la Saskatchewan au sujet des prix de ligne concurrentiels se résument brièvement comme suit: les paragraphes 134(2) et (7) et l'alinéa 136c) parlent d'établir des prix de ligne

[Texte]

We recommend that shippers identify the interchange point that creates the greatest benefit to the shipper and not be restricted to the nearest interchange point.

Abandonment of rail lines. We have a concern with clause 175, and that concern is the federal government making agreements directly with Saskatchewan's municipalities. Municipalities are solely subordinate to the provincial legislature. We find it objectionable that the federal government would enter into agreements with Saskatchewan municipalities which would cause those municipalities to make financial contributions to alternate transportation facilities, such as roads, which could be dictated by the federal government.

Agreements could well be different from one municipality to another. This would impinge on the Saskatchewan government's right to plan and manage the province's road network. We recommend that the words "or municipality" be deleted from clause 175.

Air transportation, international air services. We recommend that a section be included in the legislation that would require the Minister to consult with the provinces concerning all air bilateral negotiations, whether involving the negotiation of agreements or amendment to existing agreements.

Moving on to Northern Marine Resupply Services, there is no provision made in Part V for federal subsidies for essential marine resupply services or imposed public duties in a manner similar to clause 85, related to essential air services. The lack of a provision shifts the onus to Saskatchewan. We find this to be unacceptable. We recommend that a new section be added to Part V to provide for federal financial assistance for essential northern resupply services.

Moving on to general provisions and consequential amendments, under reviews of the act, we recommend that the words "and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions" be added after the word "travellers" in paragraph 266(3)(a). This addition would make the matters to be considered in the review consistent with the wording of clause 3 which defines the national transportation policy.

Clause 267 instructs the agency to review annually several transport acts, including the Motor Vehicle Transport Act. We recommend that the provincial boards

[Traduction]

concurrentiels s'appliquant au transport de marchandises effectué par un transporteur local jusqu'au lieu de correspondance le plus proche avec un transporteur de liaison.

Nous recommandons que l'expéditeur puisse déterminer le lieu de correspondance le plus rentable pour lui et ne soit pas tenu de s'en tenir au lieu de correspondance le plus proche.

Abandon des lignes de chemin de fer. Nous avons une inquiétude au sujet de l'article 175, et c'est que le gouvernement fédéral passe directement des accords avec les municipalités de la Saskatchewan. Les municipalités ne relèvent que des assemblées législatives provinciales. Nous nous opposons à ce que le gouvernement fédéral passe avec les municipalités de la Saskatchewan des accords qui amèneraient ces municipalités à contribuer financièrement à la réalisation d'autres projets de transport, des routes, par exemple, qui pourraient être dictés par le gouvernement fédéral.

Les accords ainsi passés pourraient très bien être différents d'une municipalité à l'autre. Le droit qu'a le gouvernement de la Saskatchewan de planifier et d'administrer le réseau routier de la province serait alors remis en cause. Nous recommandons que l'on supprime l'expression «ou municipal» à l'article 175.

Les transports aériens et les services aériens internationaux. Nous recommandons que l'on fasse figurer dans la loi un article exigeant que le ministre consulte les provinces au sujet de toutes les négociations bilatérales en matière aérienne, qu'il s'agisse de négocier des accords ou des modifications aux accords existants.

En ce qui a trait aux services d'approvisionnement par eau dans le Nord, aucune disposition ne prévoit à la partie V le versement par le gouvernement fédéral de subventions au titre des services essentiels d'approvisionnement par eau dans le Nord ou d'imposition de droits par les pouvoirs publics à l'image de ce qui est prévu par l'article 85 au sujet des services aériens essentiels. L'absence d'une telle disposition renvoie le fardeau à la Saskatchewan. Nous considérons que c'est inacceptable. Nous recommandons que l'on ajoute un nouvel article à la partie V afin de prévoir une aide fédérale au titre des services essentiels d'approvisionnement par eau dans le Nord.

Au sujet des dispositions générales et des dispositions correspondantes qui s'appliquent aux facteurs devant être pris en compte lors du réexamen de la loi, nous recommandons que l'on ajoute après le mot «voyageurs», à l'alinéa 266(3)a), l'expression «et qui garantissent le bien-être et la croissance économique du Canada et de ses régions». Ce rajout permettrait de rendre conformes les facteurs devant être pris en compte lors d'un réexamen avec la formulation de l'article 3 qui définit la politique nationale des transports.

L'article 267 enjoint à l'office de réexaminer chaque année plusieurs lois sur les transports, notamment la Loi sur le transport par véhicule à moteur. Nous

[Text]

responsible for administering the Motor Vehicle Transport Act be directly involved in the annual reviews.

Moving on to several areas of concern related to Bill C-19—reverse onus. We are concerned with the industry's perception that reverse onus is in reality total deregulation. We are also concerned with the changed environment since the MOU was signed. We recommend that the wording of the reverse onus provision be simplified and clarified. Saskatchewan is willing to participate with the federal government in this endeavour.

• 1555

Referring briefly to the sunset date for reverse onus, we are concerned that reverse onus be given a chance to function and that its impact be carefully assessed before a fitness only regime is considered. We recommend that subclause 7.(6) be deleted or, in the alternative, that its implementation be by proclamation, or that the Minister be able to order a delay.

On fitness only, we are concerned about the 1991 date for total deregulation. We are confident we can overcome any problems, but are unsure if we can do so by 1991. We are also concerned about unfit carriers that will, with little difficulty, be able to reappear under new corporate names.

Mr. Benjamin: Or numbers.

Mr. Sutherland: We recommend that a review process be placed in the bill to identify those carriers who have lost their operating privilege due to safety code violations, and that are reapplying for a new licence under a new corporate name.

We further recommend that where the same individuals keep losing their operating privileges due to safety code violations, they be denied further operating privileges.

And last, on the national safety code, all governments, including Saskatchewan, are committed to ensuring highway safety does not decline as a result of a reduction in economic regulatory activity. While we believe Saskatchewan's existing programs ensure this will not happen under reverse onus, we cannot be as optimistic with regard to "fitness only".

[Translation]

recommandons que les organismes provinciaux chargés de l'application de la Loi sur le transport par véhicule à moteur soient directement impliqués dans ces réexamens annuels.

Passons maintenant à plusieurs sujets de préoccupation liés au projet de loi C-19 en ce qui a trait au renversement du fardeau de la preuve. Nous sommes préoccupés par le fait que l'industrie perçoit que le renversement du fardeau de la preuve revient enfin à tout déréglementer. Par ailleurs, nous nous inquiétons du fait que le contexte est changé depuis que la convention a été signée. Nous recommandons de simplifier et de clarifier le libellé de la disposition prévoyant le renversement du fardeau de la preuve. La Saskatchewan convient de collaborer avec le gouvernement fédéral à ce sujet.

Brièvement, en ce qui a trait à la date de fin d'application de la clause de renversement du fardeau de la preuve, nous aimerions que l'on donne ses chances au principe du renversement du fardeau de la preuve et que l'on évalue attentivement ses répercussions avant d'envisager un régime basé uniquement sur la conformité. Nous recommandons que le paragraphe 7(6) soit supprimé ou qu'il soit mis en oeuvre par voie de proclamation, ou que le ministre soit en mesure d'imposer un report d'application.

Pour ce qui est de la conformité uniquement, la date de 1991 pour la mise en oeuvre de la déréglementation totale nous pose un problème. Nous sommes convaincus de pouvoir surmonter toutes les difficultés, mais peut-être pas d'ici à 1991. D'autre part, nous nous inquiétons du fait que les transporteurs jugés insatisfaisants pourront, sans trop de mal, se remettre en affaire sous une autre appellation sociale.

M. Benjamin: Ou sous le nom d'une société à numéros.

M. Sutherland: Nous recommandons que le projet de loi prévoie un processus de révision destiné à identifier les transporteurs qui ont perdu leur privilège d'exploitation suite à des infractions par rapport au code de sécurité et qui présentent une nouvelle demande d'agrément sous un nouveau nom de société.

De plus, nous recommandons que les privilèges d'exploitation soient refusés aux transporteurs qui ont perdu ces privilèges à plusieurs reprises pour non-respect du code de sécurité.

Enfin, pour ce qui est du code national de sécurité, tous les gouvernements, y compris celui de la Saskatchewan, s'engagent à empêcher toute baisse de la sécurité routière suite à la réduction des mesures de réglementation économique. Nous sommes convaincus que les programmes actuellement en vigueur en Saskatchewan empêcheront que cela se produise sous le régime du renversement de la preuve, mais, en revanche, nous n'en sommes pas aussi persuadés dans le cas du régime tenant compte uniquement de la conformité.

[Texte]

We recommend that the implementation of fitness only be delayed until the national safety code is implemented.

That completes our summary comments.

The Chairman: Mr. Sutherland, I want to thank you for the highlighting of very specific concerns and suggested amendments that are in your brief, and as you say, both the members and our advisers will be looking at the brief further.

To get right down to the questions, I am going to throw it open, obviously, to a member who thinks it was his eloquence and/or persistence that got us on the road. But that is really not the case at all. Most of us went to Expo and we saw your pavilion, and we really are here in response to the message from the lovely lady that did her dance. I really want to compliment the Saskatchewan government, especially where I felt the Nova Scotia government was such a pitiful thing, even though we had so much more to show. You had so little and yet you did it so well.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: What Nova Scotia shows us here is kind of ugly, but anyway. . .

The Chairman: You had better ask your questions, Mr. Benjamin. We are winding down.

Mr. Benjamin: Okay, Mr. Chairman. Thank you, gentlemen. We appreciate your appearance and we also appreciate the fact the Minister is unable to be here. We would love to have him. I want to say to you and to everyone else that you are professional people in an excellent profession, namely, the Public Service.

Just to illustrate, Mr. Chairman, how non-partisan I am, here is a democratic socialist agreeing. . . I have been checking off all the items that I agree with that come from a Conservative government of Saskatchewan, which should get a message through to you and your colleagues. I want to compliment you on it, because you have paid attention to what the heck the realities are on the scene on the prairies. And I want to compliment you on it.

I think we have to the politics to hell out of it. We are trying to do what is best for this country and best for our people, and I think you deserve credit for it.

Now, there are a few items that I disagree with you on.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Sutherland: I was going to say thank you.

Mr. Benjamin: I do not want to get carried away here. I will have Blaikie and Broadbent on my back.

[Traduction]

Nous recommandons que l'application du régime de conformité soit retardée jusqu'à la mise en oeuvre du code national de sécurité.

Voilà qui met fin à nos commentaires.

Le président: Monsieur Sutherland, je vous remercie d'avoir apporté des précisions quant aux préoccupations très précises et aux modifications mentionnées dans votre mémoire, et comme vous l'avez dit, autant les membres du Comité que nos conseillers étudieront votre mémoire de plus près.

Nous allons revenir directement aux questions et confier la parole, bien entendu, à un député qui est persuadé que c'est grâce à son éloquence ou son insistance que nous avons entrepris cette tournée. Pourtant, ce n'est pas vraiment le cas. La plupart d'entre nous ont visité l'Expo 86 et ont vu votre pavillon. Et en fait, si nous sommes ici aujourd'hui, c'est à cause de la jolie danseuse qu'on pouvait y admirer. Je félicite le gouvernement de la Saskatchewan, surtout par comparaison avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, qui s'est si mal débrouillé, alors qu'il avait beaucoup plus d'éléments à exploiter. La Saskatchewan a su tirer parti des éléments dont elle disposait, même s'ils étaient moins nombreux.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Le pavillon de la Nouvelle-Écosse est plutôt banal, mais de toute façon. . .

Le président: Monsieur Benjamin, vous feriez mieux de poser vos questions, car nous allons bientôt conclure.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président. Merci, messieurs. Nous vous remercions pour votre témoignage et nous comprenons que le ministre n'ait pu se présenter. Nous aurions pourtant bien aimé l'entendre. Ce que j'ai à dire, c'est que vous êtes, vous et les autres, des professionnels dans une profession excellente, en l'occurrence, la fonction publique.

Remarquez, monsieur le président, combien un social-démocrate comme moi peut être impartial. . . J'ai coché tous les points mis de l'avant par le gouvernement conservateur de la Saskatchewan avec lesquels je suis d'accord. Je voudrais attirer l'attention de vos collègues et la vôtre là-dessus. J'aimerais vous féliciter d'avoir accordé de l'intérêt à la réalité des Prairies. Je vous en remercie.

La politique, on s'en fiche. Ce que nous voulons, c'est agir au mieux pour le pays et pour les Canadiens, et cela est rendu possible grâce à vous.

Voici maintenant quelques points sur lesquels nos opinions diffèrent.

Des voix: Oh, oh!

M. Sutherland: J'allais dire merci!

M. Benjamin: Il ne faut pas que je me laisse emporter, sinon MM. Blaikie et Broadbent vont me demander des comptes!

[Text]

[Translation]

• 1600

No, I think you have done well. We can argue about other matters later. But I wanted to ask you about an item that concerns me and a lot of people on the Prairies. Except for grain and potash and a few other things, in the manufacturing and processing area, we are small shippers. We do not amount to much in the total scene.

On the matter of confidential rates, if I were a manufacturer of farm implements—and we have several in this province and also in our neighbouring provinces—I would be scared to death. I ship only 100 or 200 carloads or truckloads a year compared to the international, multinational corporations who ship thousands of carloads.

Does the Government of Saskatchewan feel there is adequate provision for small manufacturers and processors in our province or anywhere else for protection under the confidential rate provisions? We have been told and I happen to think that confidential rates are anti-competitive. If I was a free enterpriser, I would be raising hell about it. But, in any case, do you think there is adequate protection for small manufacturers and processors on the confidential rate provisions? If so, what protection do you think they have under this bill or what other additional protection do you think they should have?

Mr. N. Petrovitch (Director, Department of Highways and Transportation, Government of Saskatchewan): There are a couple of things we can say with respect to confidential contracts and small shippers. It is definitely a concern we have.

In terms of the bill, we think that competitive access provisions in the bill, including joint running rights, terminal running rights and so on, are a protection a small captive shipper can access if he is within certain limits in distance. If he is outside those limits, then the competitive line rate provisions, we think, will give him a rate that, although it is set in an artificially competitive atmosphere, is nonetheless a competitive rate. He will have access to a competitive rate.

We are also hoping that, if confidential contracts are used fairly substantively by the large shippers of the country, a couple of things will happen. There will be a lot of innovative ideas created between shippers and carriers. They have to have those ideas to create efficiencies, and they have to have the efficiencies to create cost savings or you will have nothing to share between carrier and shipper. Then you not be able to get the rate down.

Non, je pense que vous avez obtenu de bons résultats. Nous pourrions plus tard discuter de certains points, mais je voulais vous parler d'une question qui me préoccupe personnellement et qui inquiète aussi beaucoup de gens dans les Prairies. Mis à part le grain et la potasse et certains autres produits, dans le secteur de la fabrication et de la transformation, nous sommes de petits expéditeurs. Nous n'occupons pas une grande place sur la scène nationale.

Si j'étais un fabricant de matériel agricole—il y en a plusieurs dans la province, ainsi que dans les provinces voisines—j'aurais très peur des tarifs confidentiels. Je n'expédie que 100 ou 200 chargements par an, alors que les sociétés internationales ou multinationales en expédient des milliers.

Pour le gouvernement de la Saskatchewan, les dispositions relatives aux tarifs confidentiels accordent-elles une protection suffisante aux petites entreprises de fabrication et de transformation de notre province et d'ailleurs? On nous a dit, et je suis d'accord, que les tarifs confidentiels étaient anti-concurrentiels. Si j'étais un entrepreneur, cela ne se passerait pas comme cela. Mais, de toute manière, estimez-vous que les petites entreprises de fabrication et de transformation sont suffisamment protégées par les dispositions se rapportant aux tarifs confidentiels? Si vous en êtes convaincus, quelle est la protection que leur offrent les présents projets de loi, ou de quelle protection supplémentaire devraient-elles disposer?

M. N. Petrovitch (directeur, ministère de la Voirie et des Transports, gouvernement de la Saskatchewan): Il y a deux choses que l'on peut préciser en ce qui a trait aux marchés confidentiels et aux petits expéditeurs. C'est vraiment une question qui nous tient à cœur.

Quant aux projets de loi, nous estimons que les clauses concernant l'accès concurrentiel, y compris les droits de circulation en commun, les droits de circulation en tête de ligne, et ainsi de suite, constituent une protection dont peut se prévaloir un petit expéditeur captif qui se situe à l'intérieur d'un certain périmètre. S'il se trouve à une plus grande distance, les clauses relatives aux prix de ligne concurrentiels, lui garantiront, d'après nous, un prix qui restera malgré tout concurrentiel, même s'il est établi dans un contexte artificiel. Un petit expéditeur aura donc accès à un prix concurrentiel.

D'autre part, si les grands expéditeurs du pays utilisent de manière assez générale les contrats confidentiels, on pourra s'attendre à certains résultats. Les expéditeurs et les transporteurs auront de nombreuses idées innovatrices. Enfin, pour être efficaces, ils doivent faire appel à leurs ressources inventives et les transporteurs et les expéditeurs doivent être efficaces pour réduire les coûts, sinon ils n'auront rien à se partager. C'est de cette manière que l'on obtiendra une diminution des prix.

[Texte]

We think, through this process, the carriers will learn some new tricks of the trade, if we can put it this way. They will learn new ways of operating. If enough new ways are learned in operating their undertakings, the efficiency will affect the entire undertaking. Even small or captive shippers will benefit from lower rates ultimately, because the whole system will become more efficient.

Mr. Benjamin: Do you not think the confidential contract is the route to go in terms of—to use the phrase—a level playing field between small shippers or in regions like the Prairies or Atlantic Canada in competition with major shippers in central Canada or the U.S.A. or anywhere else?

Mr. Petrovitch: I guess the kind of attribute we like about the confidential contracts is that it should move the carriers away from their cost-plus system. I receive copies of some of their adjustments to tariffs, and every six months the rates go up 5%, 3% then 6% every year.

If they are forced into innovation in terms of competing, they should be able to move away from that cost-based system and get into an efficiency-based system.

Mr. Benjamin: I do not think we should oversimplify this matter. The carriers have been rationalizing for a number of years now and modernizing and bringing in new technology like you would not believe. They do not have to take a back seat to anybody else in transportation. Where did it get them? They are in severe financial difficulty right now. If you put them in a position where they have to sign deals that are in effect loss leaders, is that in the best interests of shippers in this province if it puts at risk the economic viability of a carrier, whether it is a railroad or a trucking company?

• 1605

The Chairman: How can they be loss leaders, Mr. Benjamin if they have to be compensatory.

Mr. Benjamin: We will never know because they are confidential. That is where we have a problem. That is a good question you asked.

The Chairman: Well, You have to state the question properly, that is all.

Mr. Petrovitch: We also have a concern. We cannot foresee the railways cutting each other's throats to the extent that they get into serious trouble. I mean, nobody is that dumb. But should that happen, we have introduced that clause 3 which says that we do not want to see any destructive competition. If we have to protect them from

[Traduction]

Nous estimons que, grâce à ce processus, les transporteurs apprendront quelques nouvelles ficelles du métier, si je puis m'exprimer ainsi. Ils s'initieront à de nouvelles méthodes d'exploitation. Si l'exploitation de leurs entreprises leur permet de se familiariser avec suffisamment de nouvelles méthodes, c'est toute l'entreprise qui s'en trouvera améliorée sur le plan de l'efficacité. Même les expéditeurs de petite taille ou captifs finiront par bénéficier des prix plus bas, étant donné que tout le système se sera amélioré sur le plan de l'efficacité.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas que le contrat confidentiel est le moyen d'éviter les disparités entre les petits expéditeurs ou les régions comme les Prairies ou les provinces de l'Atlantique et les grands expéditeurs du centre du Canada, des États-Unis ou d'ailleurs?

M. Petrovitch: Je crois que ce qui nous intéresse dans les contrats confidentiels, c'est qu'ils devraient inciter les transporteurs à abandonner leur système de facturation du prix de revient, plus le bénéfice. Ils me font parvenir certains enregistrements de leurs tarifs, et je m'aperçois que, tous les six mois, les prix augmentent de 5 p. 100, de 3 p. 100, puis de 6 p. 100 tous les ans.

S'ils sont obligés d'innover en termes de concurrence, ils devraient abandonner le système fondé sur le prix de revient et appliquer plutôt une formule fondée sur l'efficacité.

M. Benjamin: Je ne crois pas que nous devrions simplifier cette question à outrance. Depuis quelques années, les transporteurs rationalisent leurs entreprises, les modernisent et font beaucoup plus appel à la nouvelle technologie que vous ne le pensez. Dans le secteur des transports, ils ne sont à la remorque de personne. Où cela les a-t-il menés? Ils connaissent actuellement de très graves difficultés financières. Les expéditeurs de la province auront-ils intérêt à ce que les transporteurs concluent des marchés à perte, si cela met en jeu la viabilité économique d'un transporteur, qu'il s'agisse d'une entreprise de transport ferroviaire ou de camionnage?

Le président: Monsieur Benjamin, comment de tels tarifs pourront-ils entraîner des pertes si les prix doivent être compensatoires?

M. Benjamin: Nous ne le saurons jamais, étant donné que les contrats sont confidentiels. C'est là que le bât blesse. C'est une bonne question que vous venez de soulever.

Le président: Eh bien, énoncez la question clairement, c'est tout.

M. Petrovitch: Il y a un autre problème. On ne prévoit pas que les sociétés de chemins de fer se lancent dans une concurrence acharnée au point de se placer dans des difficultés graves. Personne n'est vraiment aussi peu avisé. Pourtant, pour éviter que cela se produise, nous avons inclus dans le projet de loi l'article 3, qui interdit toute

[Text]

themselves, I guess the people of Canada are wise enough to do that.

• 1610

Mr. Benjamin: Protect them from each other.

Mr. Petrovitch: Yes.

Mr. Benjamin: It is like the Liberals and the Conservatives. They take money from the rich and promise to protect them from each other. They are proud of it, and they have a vote on it.

The Chairman: The answer to this question is fine. We will go to Mr. Belsher on questions. I am not going to philosophize about differences people honestly can hold and always will. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

With regard to your remarks about the national safety code, I see on page 23 you say Saskatchewan has and will continue to commit significant resources in working toward it. How much longer do you think it is going to take the provinces to all get going on the same wavelength? Do you have any estimates how far along? I hear the talks are going very well. Are we talking about something that will happen by the end of this year?

Mr. Sutherland: I will let Bill McLaren elaborate on it. The provincial Ministers of transportation and the treasuries, as you know, are meeting with Mr. Crosbie a week tomorrow, March 26, in Ottawa to discuss this very point. I guess we would be able to be more definitive after this date, but we are moving along fairly well.

Mr. Bill McLaren (Chairman, Highway Traffic Branch, Department of Highways and Transportation, Government of Saskatchewan): I know it is a very difficult question, and I do not think I can be very definitive. Perhaps I can provide a couple of indicators of the difficulties. Saskatchewan and all of the provinces have committed people and money to the development of the national safety code. It is one of the largest tasks I have ever seen undertaken, and it has made great progress.

There are a number of difficulties or areas that are going to create some problems. It will depend on the final standard that is established. I think the real crunch will come in what each of us can afford to put in. If one jurisdiction wants to put in, for example, periodic medicals every six months, this may be something that is just too expensive for a smaller province. Those types of systems are extremely expensive.

It will be the standard and the ability to pay that will ultimately determine when we will have a uniform national safety code, which I think has been the objective. It needs to be uniform and national.

[Translation]

concurrence destructrice. Je crois que les Canadiens sont assez intelligents pour, s'il le faut, prendre les mesures nécessaires pour les protéger les uns des autres.

M. Benjamin: Les protéger les uns contre les autres.

M. Petrovitch: Oui.

M. Benjamin: C'est comme les libéraux et les conservateurs. Ils prennent l'argent des riches, tout en promettant de les protéger les uns des autres. Ils en sont fiers et ils en font l'enjeu des élections.

Le président: La réponse à cette question est convenable. Nous donnons la parole à M. Belsher. Je ne vais pas philosopher sur les divergences d'opinions. Il y en aura toujours. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

En ce qui a trait à vos remarques sur le code national de sécurité, vous signalez, à la page 23, que la Saskatchewan continuera, comme par le passé, à consacrer d'importantes ressources à ce sujet. D'après vous, combien d'argent faudra-t-il pour que les provinces se mettent sur la même longueur d'onde? Avez-vous évalué le temps que cela prendra? J'ai entendu dire que les entretiens progressaient très bien. Pouvons-nous attendre des résultats d'ici à la fin de cette année?

M. Sutherland: Je vais laisser à Bill McLaren le soin d'en parler. Comme vous le savez, les ministres provinciaux des Transports et du Trésor doivent rencontrer M. Crosbie à Ottawa dans huit jours, le 26 mars, pour discuter précisément de cette question. A ce moment, nous serons en mesure d'en parler de manière plus définitive, mais les entretiens progressent assez bien.

M. Bill McLaren (président, Direction de la circulation routière, ministère de la Voirie et des Transports, gouvernement de la Saskatchewan): Je sais qu'il s'agit là d'une question très difficile et je ne crois pas être en mesure de d'apporter des éléments très définitifs. Je peux peut-être vous faire part de certaines difficultés. La Saskatchewan, comme toutes les autres provinces, consacre des ressources humaines et financières à l'élaboration d'un code national de sécurité. C'est une des plus vastes entreprises que j'aie jamais vues, mais de grands progrès ont été accomplis.

Il y a un certain nombre de difficultés ou de points qui poseront problème. Cela dépendra de la norme finale qui sera fixée. La véritable difficulté, selon moi, viendra de ce que chacun d'entre nous peut se permettre d'inclure dans la norme finale. Par exemple, une province pourra exiger des examens médicaux tous les six mois, alors qu'une telle norme sera trop onéreuse pour une petite province. De tels systèmes sont extrêmement coûteux.

L'adoption d'un code national de sécurité uniforme, conformément à l'objectif qu'on s'est fixé, dépend finalement des normes et de la capacité de payer. Le code doit être uniforme et national.

[Texte]

Mr. Belsher: As I recall, it was the trucking federation that suggested they would be willing to contribute toward it over a period of time in order to help facilitate this. I hear you loud and clear about how great it would be to have it in place before you move ahead. I share your concerns about it. Do you have a figure of what Saskatchewan feels it will need or will have to put into it to make it come about?

Mr. McLaren: It depends on the final standard to give you an order of magnitude; this is all I can provide right now. We are looking at some of the components as they are fleshed out, to the extent they are fleshed out to date. The order could be somewhere between \$1 million and \$3 million per year, plus development costs. Those are crude estimates at this point.

• 1615

The programs that exist in Saskatchewan now are running and serve the population base we have. If you have to expand them to become uniform and modify them for that purpose, you add additional costs. That is what we are trying to come to grips with, as Mr. Sutherland mentioned, and that will be the subject of discussions next week.

Mr. Belsher: Switching over to one other part, you talk about amending Bill C-19 to empower one provincial board to accept the findings of another provincial board for a licence to operate an extraprovincial undertaking. I was working under the assumption that with the MOU and with the talks that have been going on, once you qualified for a licence in one province, it was then a matter of shelling out your money if you wanted a licence in the next province. The uniform things are in place; the mechanism is already there. At least, that was my feeling. But are you saying that is not in the bill, the way you see it now?

Mr. McLaren: We have the same understanding as you as to what we are to achieve. I must admit these our legal adviser's comments, and they are not sure if the drafting has accomplished what we all thought it would do. That is why we put them in under the technical concern. We deferred to the legal counsel on those things.

Mr. Belsher: Right.

Mr. Robichaud: I want to thank you for your very well prepared brief. It is very well documented. I have only one question about regional development. Do you feel that question has been adequately addressed and there are provisions for regional development in regard to the transportation industry?

Mr. Petrovitch: I guess to the extent that the last Transportation Act did not mention regional development in the policy statement at all, we have made a pretty big step forward by including that in Bill C-18. We will have to see how it works out in the future. Transportation is a

[Traduction]

M. Belsher: Si je me rappelle bien, c'est la fédération des camionneurs qui a proposé sa collaboration pendant un certain temps, afin de faciliter l'application d'un code. Je vous comprends bien quand vous dites qu'il serait avantageux d'en disposer avant de poursuivre les travaux. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Pouvez-vous nous indiquer à combien la Saskatchewan évalue les ressources qu'elle devra investir pour obtenir des résultats?

M. McLaren: Pour vous donner un ordre de grandeur, il faudrait connaître la norme finale qui sera adoptée; c'est tout ce que je peux vous dire actuellement. Nous tenons compte de divers éléments, à mesure qu'ils prennent forme dans les cas où ils se présentent à l'heure actuelle. Les investissements varient entre 1 et 3 millions de dollars par an, sans compter les frais de développement. Ce sont pour le moment des estimations grossières.

Les programmes qui existent en ce moment en Saskatchewan fonctionnent et répondent aux besoins de la population. L'uniformisation et la modification de ces programmes entraînent des coûts supplémentaires. C'est ce que nous essayons d'analyser, comme l'a mentionné M. Sutherland, et c'est ce qui fera l'objet des discussions de la semaine prochaine.

M. Belsher: Passons à un autre domaine. Vous parlez de modifier le projet de loi C-19 afin d'autoriser une commission provinciale à accepter les conclusions d'une autre commission relativement à une licence d'exploitation d'une entreprise de l'extérieur de la province. J'avais l'impression qu'en raison de la convention et de tous les entretiens qui sont en cours, il suffisait, lorsqu'on était titulaire d'une licence dans une province, de payer les frais nécessaires pour obtenir une licence dans une autre province. Les critères uniformes sont en place; le mécanisme est là. En tout cas, c'était mon impression. Or, vous signalez qu'il n'y a rien de tout cela, selon vous, dans le projet de loi.

M. McLaren: Notre analyse est la même que la vôtre quant à l'objectif que nous voulons atteindre. Je dois avouer que ce sont là les commentaires de notre conseiller juridique, et il n'est pas certain que le texte soit fidèle à l'objectif que nous nous étions fixé. C'est pourquoi nous avons décidé d'en considérer les aspects techniques. Nous confions ces questions à notre conseiller juridique.

M. Belsher: Très bien.

M. Robichaud: Votre mémoire est très bien préparé, je vous en remercie. Vous êtes très bien documentés. J'ai une seule question au sujet du développement régional. Pensez-vous que cet aspect a été traité de manière appropriée et qu'il existe des dispositions en matière de développement régional qui s'appliquent à l'industrie des transports?

M. Petrovitch: Dans la mesure où l'ancienne Loi sur les transports ne mentionnait absolument pas le développement régional dans son énoncé de politique, j'estime que le projet de loi C-18 représente, sous cet angle, un progrès énorme. Nous verrons ce que cela

[Text]

key to economic development. We think it is a very useful phrase to have in the policy section of the bill.

Mr. Angus: Gentlemen, a couple of questions on what you have in your brief and what you have not. About the demarcation line that currently exists for air, 53 to 55 degrees north, I gather, for Saskatchewan, is there a need to lower that line through legislation to include within the regulated environment communities that currently are excluded?

Mr. Phil Pearson (Executive Director, Transportation Planning Research, Government of Saskatchewan, Department of Highways and Transportation): I believe the demarcation line in Saskatchewan adequately covers remote communities. I am aware some other provinces would prefer to have accessibility criteria applied, but it just does not affect us.

Mr. Angus: So you are satisfied with the other part of the bill, which would allow individual communities to request to be opted into the regulated area?

Mr. Pearson: Yes.

Mr. Angus: The N.W.T. in their presentation to us yesterday suggested that a similar line be established for trucking. They suggested 60 degrees north, because that conforms with their border. Is there a need for a demarcation line within the province of Saskatchewan, perhaps the same line as for air? I do not know the road structures. Is there a similar need here?

Mr. McLaren: At this point we do not feel so. There are no communities that are captive to road-only, if that is the concern. We have many remote areas, but they are accessible by road at this point.

Mr. Angus: Under a deregulated environment, assuming we do go through the progression as laid out in the bill and we do not accept your recommendations, there are no communities served by roads that may be subject to unfair competition, summertime skimming of the cream, leaving the year-round operator in jeopardy.

Mr. McLaren: There may be, but at this point they are served on an intraprovincial basis, and not on an extraprovincial basis. I think in the very northern region, where there is that, it is basically a barge-air competition, not a trucking issue.

Mr. Angus: In terms of acquisition of ownership, on page 19 of your brief you recommend that we throw out the monetary threshold where currently it is \$20 million

[Translation]

donnera. Le transport est la clé du développement économique. Nous estimons qu'il s'agit d'un énoncé très utile de la section de politique du projet de loi.

M. Angus: Messieurs, j'ai deux questions sur ce qui est mentionné dans votre mémoire et sur ce qui ne l'est pas. Parlons de la ligne de démarcation qui est fixée, actuellement, dans le cas des transports aériens, à 53 ou 55 degrés nord, je crois, pour la Saskatchewan. Est-il nécessaire d'inclure dans la loi une clause visant à abaisser cette ligne afin d'englober dans le secteur réglementé des localités qui n'en font pas actuellement partie?

M. Phil Pearson (directeur général, Planification des transports, Recherches, gouvernement de la Saskatchewan, ministère de la Voirie et des Transports): Je crois qu'en Saskatchewan, la ligne de démarcation n'écarte pas les localités isolées. Je sais que d'autres provinces préféreraient appliquer des critères d'accessibilité, mais cela ne nous concerne pas.

M. Angus: Vous approuvez donc les autres parties du projet de loi selon lesquelles les différentes localités devraient demander d'être englobées dans le secteur réglementé?

M. Pearson: Oui.

M. Angus: Dans le mémoire qu'ils nous ont présenté hier, les Territoires du Nord-Ouest ont proposé qu'une ligne de démarcation analogue soit fixée pour le camionnage. Ils ont proposé le 60^e parallèle nord, étant donné qu'il correspond à leur frontière. Est-il nécessaire d'imposer en Saskatchewan une ligne de démarcation analogue éventuellement à celle du secteur aérien? Je ne connais pas l'infrastructure routière. Le besoin est-il identique?

M. McLaren: Pas pour le moment. Aucune localité ne dépend exclusivement de la route, si telle est votre préoccupation. Il y a beaucoup de localités isolées en Saskatchewan, mais elles sont accessibles par la route.

M. Angus: En cas de déréglementation, à supposer que l'on se conforme à l'échéancier prévu dans le projet de loi et que l'on n'accepte pas vos recommandations, il n'y a aucune localité desservie par la route qui puisse faire l'objet de pratiques concurrentielles inévitables de la part de compagnies saisonnières faisant leurs profits en été et mettant en danger les entreprises qui offrent leurs services à longueur d'année.

M. McLaren: Ça peut arriver, mais en ce moment, elles sont desservies par des services de transport de la province, et non pas par des transporteurs de l'extérieur. Je crois que dans la région la plus au nord, où le problème se pose, le camionnage n'entre pas en ligne de compte, étant donné que la concurrence s'exerce essentiellement entre les transports maritimes et les transports aériens.

M. Angus: Pour ce qui est de l'acquisition de la propriété, vous recommandez, à la page 19 de votre mémoire, d'éliminer le seuil de 20 millions de dollars au-

[Texte]

that requires notification. I assume by that you mean that with every acquisition, whatever the value, there should be some kind of notification. Is that correct?

Mr. McLaren: That is correct.

Mr. Angus: On the air side, there is a definition of "Canadian" under Air Transportation. Basically it is saying that at least 75% of the shares must be in Canadian hands. There are some who suggest that because of the wording that means somebody could hire a lawyer, give them 75% of the shares but really retain the full voting control.

Your neighbour to the west, when they sold PWA, put in a restriction of 4% ownership by any one individual. Should we be strengthening that clause to ensure that perhaps, using the American figure, no greater than 25% of effective control of an airline in Canada be allowed to go outside our borders?

Mr. Pearson: I do not suppose that we really thought about it that much, and I am not trying to dodge the issue. Canadian carriers should be controlled in the majority sense by Canadians; but what limits, I have not thought about it myself.

Mr. Angus: Perhaps, gentlemen, you may want to review that and in writing at a later point offer the committee the observations of the Government of Saskatchewan, because I think that would be very valuable in our deliberations.

One final area. The new NTA—suggestions have been made that not just people who have been involved in the operational side of transportation agencies but also shippers, consumers and labour should be part of the composite. Would you agree that would be in the best interests of all concerned, to have that kind of balance on the agency?

Mr. Petrovitch: That is an excellent idea to get the proper balance of all parties affected by the legislation, or by changes to any regulations or whatever.

Mr. Benjamin: That is in line with your recommendation on people who have experience in transportation.

Mr. Petrovitch: That is right.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. May I add commendations to the Saskatchewan government for having a panel of this quality come before this committee. It gives us an opportunity for a direct communication contact.

My line of questioning parallels that safety code, the desirability of an early common national safety code. I am cognizant of your comments made with respect to the entry test and your desires with respect to the reverse onus provision.

[Traduction]

delà duquel une notification est exigée. J'en déduis par là que toute acquisition, peu importe le montant, devrait faire l'objet d'une notification. Est-ce exact?

M. McLaren: C'est exact.

M. Angus: Quant au secteur des transports aériens, on y trouve la définition du qualificatif «canadien». Pour qu'une entreprise soit considérée canadienne, il faut essentiellement que 75 p. 100 des parts soient détenues par des Canadiens. Le libellé est tel que certains estiment qu'il serait possible pour une entreprise étrangère d'engager un avocat et de lui confier 75 p. 100 des parts, tout en conservant toutes les actions donnant droit de vote.

Quand votre voisin de l'Ouest a vendu PWA, il a exigé qu'aucun actionnaire ne détienne plus de 4 p. 100 des parts. Devrions-nous renforcer cette clause afin d'empêcher, comme aux États-Unis, peut-être, que plus de 25 p. 100 des parts d'une compagnie aérienne canadienne soient détenues par des étrangers?

M. Pearson: Je ne crois pas que nous y ayons vraiment pensé, mais je ne cherche pas à éluder la question. Les transporteurs canadiens devraient appartenir en majorité à des Canadiens; mais je n'ai pas pensé à une limite quelconque.

M. Angus: C'est peut-être une question qu'il serait utile d'étudier et sur laquelle vous pourriez présenter ultérieurement un mémoire au Comité, faisant état des commentaires du gouvernement de la Saskatchewan, qui seraient très utiles, à mon sens, pour nos délibérations.

Une dernière question. La nouvelle Loi nationale sur les transports... Certains ont proposé que l'office regroupe non seulement des personnes du secteur opérationnel des organismes de transport, mais également des expéditeurs, des consommateurs et des travailleurs. Croyez-vous qu'il serait bon pour toutes les personnes concernées que l'office ait une telle composition?

M. Petrovitch: C'est une excellente idée de constituer un ensemble équilibré de toutes les parties concernées par la loi ou par les modifications aux règlements.

M. Benjamin: C'est conforme à votre recommandation concernant les personnes qui ont de l'expérience dans le domaine des transports.

M. Petrovitch: C'est exact.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. J'aimerais féliciter le gouvernement de la Saskatchewan d'avoir délégué un groupe de cette qualité auprès de notre Comité. Cela nous permet d'avoir un contact direct.

Mes questions sont parallèles à celles qui concernent le code de sécurité, le bien-fondé de disposer prochainement d'un code de sécurité national commun. Je connais les commentaires que vous avez formulés au sujet du test d'entrée, ainsi que vos recommandations relativement aux dispositions de renversement du fardeau de la preuve.

[Text]

There are some who suggest that if we can have an early national safety code we might go directly to the fitness test and skip the reverse onus trial period because it is a more protective transitional position. If we can have an early common safety code, what does the Saskatchewan government feel, and how strongly does it feel, about moving into a fitness category from an entry point of view at once?

• 1625

Mr. McLaren: As we read the industry concerns, I think we could categorize them as perhaps a plea of desperation. They view the reverse onus as being a test which they can never meet. Their legal counsel and counsel from Saskatchewan who I have spoken to are of that view and are so advising them. They therefore feel it would be a waste of money and time to attempt to do the impossible. I think they then jump forward to the next one saying, "Why bother with this intermediate step?"

I know our position would be that we should tread carefully and not rush headlong into the fitness until we have some experience. Saskatchewan has implemented reverse onus. We have participated in a list of ease of entry commodities and we have had those in place since April of 1986. We have received approximately 300% more applications so far this year than we would normally have received.

Notwithstanding that experience, I feel it is still too early to assess what impact there has been as a result of the reverse onus. To categorize, it is probably a bit of a scramble to get in to get the authorities, to be in position and not that much implementation of the services. It is our intent to review that.

So we would rather that we move through the reverse onus stage. If the wording of the criteria were to be modified, and I would suggest back to somewhat in keeping with the original MOU wording, where some of the drafts I guess that I have seen and participated in and others have not, would probably alleviate the industry concern and would perhaps quite assuredly result in a change in that plea from them.

Mr. Reid: Safety, Mr. Chairman, as we all know has been a high priority matter of concern for all governments across this country. The Province of Alberta has had a deregulatory motor vehicle system in place for some time. They propose to make available to us this safety record over a long-term period. Would the Government of Saskatchewan be willing to do likewise?

Mr. McLaren: Yes. We have our annual report on traffic accidents, a report that was just released and there is other

[Translation]

Certains proposent d'appliquer directement le critère de conformité si nous pouvons disposer rapidement d'un code national de sécurité et d'éliminer la période d'essai du renversement du fardeau de la preuve, étant donné qu'il s'agit d'une mesure transitoire qui offre une meilleure protection. Si nous pouvons disposer rapidement d'un code de sécurité commun, quelle est la position du gouvernement de la Saskatchewan, et comment se sent-il vis-à-vis de l'adoption immédiate d'un critère de conformité?

M. McLaren: On pourrait dire, aux vues des inquiétudes de l'industrie, que cette dernière est complètement désespérée. Pour elle, le renversement du fardeau de la preuve est un critère auquel il lui est impossible de répondre. Son conseiller juridique et le conseiller de la Saskatchewan avec lequel je me suis entretenu sont de cet avis et les conseillent en conséquence. Elle juge donc que c'est gaspiller du temps et de l'argent que de chercher à faire l'impossible. Je pense qu'elle saisira la première occasion pour dire: «Pourquoi se préoccuper de cette étape intermédiaire?»

Je sais que nous choisirons de procéder avec précaution et de ne pas nous précipiter la tête la première tant que nous n'aurons pas acquis une certaine expérience. La Saskatchewan a déjà appliqué le renversement du fardeau de la preuve. Nous avons élaboré toute une liste d'articles pour lesquels l'accès est facilité, et cette procédure est en place depuis avril 1986. Les demandes que nous avons reçues ont augmenté d'environ 300 p. 100 cette année par rapport à une année normale.

En dépit de cette expérience, je considère qu'il est encore trop tôt pour évaluer l'impact qu'a eu le renversement du fardeau de la preuve. Pour faire un raccourci, disons que l'on s'est probablement un peu trop précipité pour obtenir les autorisations et pour que tout soit en place, sans se préoccuper suffisamment de mettre en application les services correspondants. Nous avons l'intention de remédier à cette situation.

Nous préférierions donc aller jusqu'au bout du processus du renversement du fardeau de la preuve. Si l'on modifiait la façon dont est formulé le critère, et je proposerais qu'on en revienne à une formulation s'apparentant à celle du protocole d'entente original, dont j'ai vu certaines ébauches—j'ai participé à la rédaction de certaines d'entre elles—il est probable que l'on soulagerait les inquiétudes de l'industrie et que cette dernière modifierait sa requête.

M. Reid: Comme nous le savons tous, monsieur le président, la sécurité est une grande priorité pour tous les gouvernements de ce pays. La province de l'Alberta possède depuis un certain temps un système déréglementé pour les véhicules automobiles. Elle se propose de mettre à la disposition du public ce dossier sur la sécurité pour une longue période. Le gouvernement de la Saskatchewan est-il prêt à faire de même?

M. McLaren: Oui. Nous avons un rapport annuel sur les accidents de la circulation, rapport qui vient juste d'être

[Texte]

documentation. Transport Canada has participated with us many times in gathering that type of information, as have Statistics Canada.

Mr. Reid: So that is available, thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. And thank you very much, Mr. Sutherland, for coming today with a very well thought out brief, with many challenging amendments suggested that focus right in on Bill C-18 and Bill C-19.

Thank you very, very much for coming. I thank you, colleagues, for your attendance and consideration today, and thanks to the staff.

This committee stands adjourned.

[Traduction]

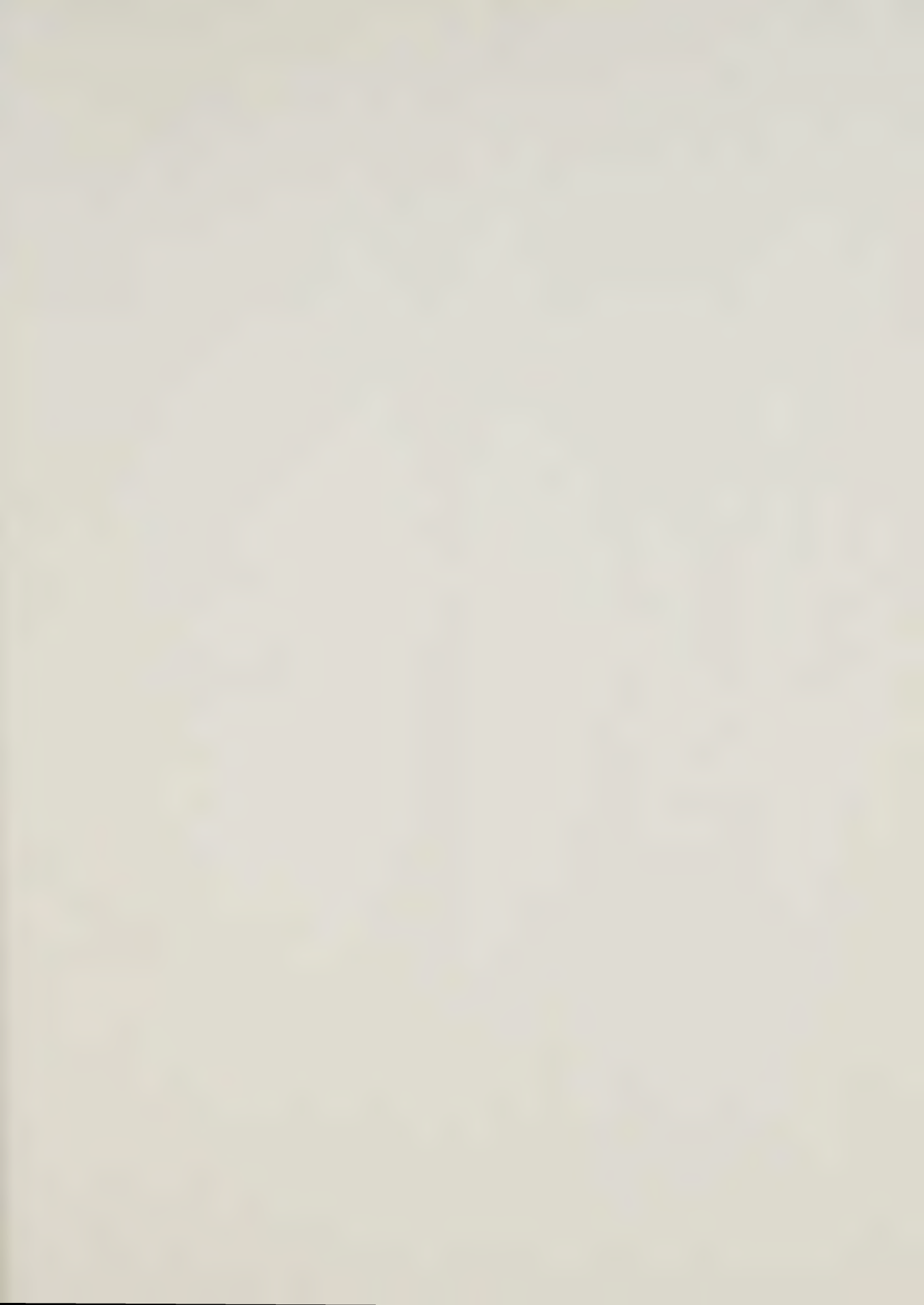
publié, et nous avons d'autres documents. Transports Canada, ainsi que Statistique Canada, ont pris part avec nous à de nombreuses reprises à la cueillette de ce type de données.

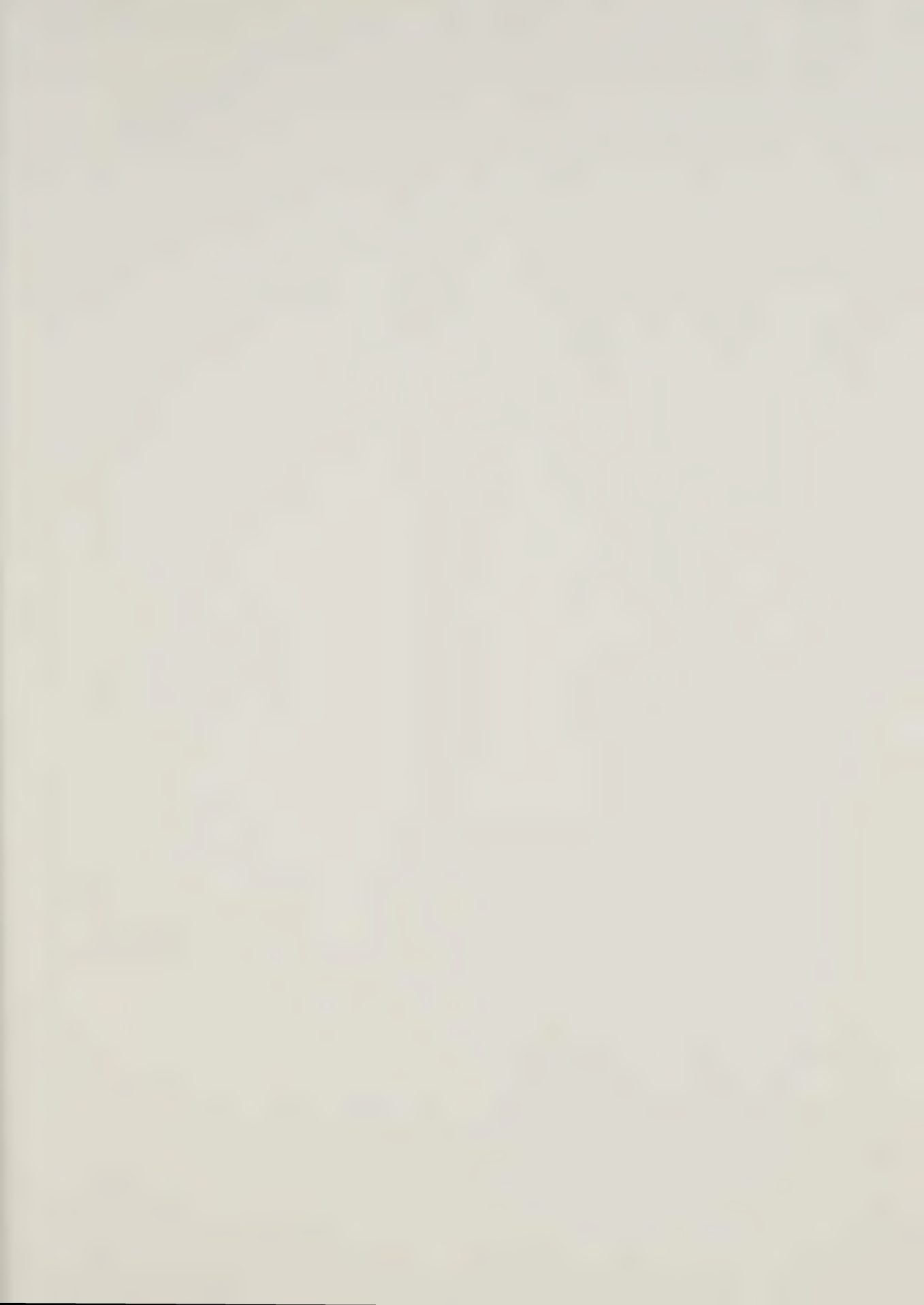
M. Reid: On peut donc se les procurer; je vous remercie.

Le président: Tous mes remerciements, monsieur Reid. Et je voudrais encore vous remercier, monsieur Sutherland, d'être venu aujourd'hui parmi nous et de nous avoir remis un mémoire aussi bien pensé et comportant nombre de modifications qui éclairent d'un jour nouveau les projets de loi C-18 et C-19.

Une fois encore, merci. Je remercie aussi mes collègues et le personnel de son assistance et de son intérêt aujourd'hui.

La séance est levée.





From Weyerhaeuser Ltd. (Saskatchewan Division):

Ron Anspach, Manager, Traffic.

From the Potash Corporation of Saskatchewan:

Andrew Elliott, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs.

From Prairie Malt Limited:

Alfred A. Presber, Director of Sales and Marketing;

Dennis G. Schreiber, Director of Sales and Transportation.

From the Government of Saskatchewan, Department of Highways and Transportation:

Neil Petrovitch, Director;

Jack Sutherland, Deputy Minister, Saskatchewan Highways and Transportation;

Bill McLaren, Chairman, Highway Traffic Board;

Phil Pearson, Executive Director of Transportation Planning Research.

De Weyerhaeuser Ltd. (division de la Saskatchewan):

Ron Anspach, directeur du trafic.

De la Potash Corporation Saskatchewan:

Andrew Elliott, directeur, Planification de la distribution et affaires relatives à la réglementation.

De Prairie Malt Limited:

Alfred A. Presber, directeur des ventes et de la commercialisation;

Dennis G. Schreiber, directeur des ventes et du transport.

Du gouvernement de la Saskatchewan, ministère de la Voirie et des Transports:

Neil Petrovitch, directeur;

Jack Sutherland, sous-ministre, Voirie et Transports Saskatchewan;

Bill McLaren, président, Commission du trafic routier;

Phil Pearson, directeur exécutif, Recherche en matière de planification des transports.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Grain Services Union (C.L.C.):

Henry Lamontagne, President;
Walter Eberle, Senior Representative;
Hugh J. Wagner, Secretary-Manager.

From the Senior Grain Transportation Committee:

J.M. Cormack, Chairman;
A.E. Barry, Representative;
Robert Beatty, Representative;
D.E. Campbell, Representative.

From the Saskatchewan Wheat Pool:

Ray Howe, 2nd Vice-President;
Dan Schmeiser, Research Manager;
Glen McGlaughlin, Director—Research Division.

From the Saskatchewan Federation of Labour:

Brenda Makeechak, Vice-President;
Ted Boyle, Communications Officer.

From the Saskatchewan Minerals Company:

T.D. Lavineway, Director of Marketing;
Dave Newstead, Marketing Representative.

From Cominco Chemicals and Fertilizers:

S.B. Uggerslev, Distribution and Supply Manager;

L.W. Burnett, Supervisor, Market Supply and Rates.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Du Syndicat des services du grain (CCT):

Henry Lamontagne, président;
Walter Eberle, premier représentant;
Hugh J. Wagner, secrétaire-directeur.

Du Comité supérieur de transport du grain:

J.M. Cormack, président;
A.E. Barry, représentant;
Robert Beatty, représentant;
D.E. Campbell, représentant.

Du Saskatchewan Wheat Pool:

Ray Howe, deuxième vice-président;
Dan Schmeiser, directeur de la recherche;
Glen McGlaughlin, directeur, division de la recherche;

De la Fédération du travail de la Saskatchewan:

Brenda Makeechak, vice-présidente;
Ted Boyle, agent des communications.

De la Saskatchewan Minerals Company:

T.D. Lavineway, directeur de la commercialisation;
Dave Newstead, représentant de la commercialisation.

De Cominco Chemicals and Fertilizers:

S.B. Uggerslev, directeur de la distribution et des approvisionnements;
L.W. Burnett, surveillant, Approvisionnements et taux de commercialisation.

(Suite à la page précédente)



JUL 19 1989

